

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

12 januari 2000

**BELEIDSNOTA**

**Mobiliteit en Openbare Werken**

**1999-2004**

ingediend door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering,  
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie



## INHOUD

	Blz.
1. Inleiding .....	4
2. Afbakening van het beleidsdomein .....	4
3. Omgevingsanalyse .....	5
4. Missie en visie .....	7
5. Strategische doelstellingen .....	8
6. Kritische succesfactoren .....	12

## 1. INLEIDING

### Wie niet weg is, is gezien

Bewegen, niet blijven stilstaan, dynamisme: het zijn begrippen die onze samenleving aan het begin van de nieuwe eeuw tekenen. Figuurlijk: iedereen wordt verwacht zich voortdurend verder te ontwikkelen en soepel in te spelen op nieuwe situaties. Letterlijk: alles en iedereen wordt verondersteld overal te kunnen komen, het liefst zo snel mogelijk. 'Trendwatchers' hebben het volgende millennium al omschreven als dat van de mobiliteit. Het ontwikkelen van mobiliteitsbeleid - en daarmee samenhangend: infrastructuurbeleid dat de grond vormt waarop mobiliteit kan gedijen - is daarmee even cruciaal als uitdagend.

Net zoals onthaasting stilaan erkend wordt als voorwaarde om al ons 'bewegen in het hoofd' enige richting en zin te geven, is duurzaamheid een voorwaarde om ook fysiek te kunnen blijven bewegen. Anders staan we binnenkort allemaal nog veel langer in de file, wordt het nog duurder om onze producten bij de verbruikers te krijgen, wordt de verkeersoverlast in onze steden ondraaglijk, vallen er nog meer verkeersslachtoffers en krijgen we af te rekenen met onhoudbare niveaus van luchtverontreiniging en lawaai. Zo'n doemscenario is uiteraard totaal onaanvaardbaar. Duurzame mobiliteit is dan ook het middelpunt van het beleid dat we willen uitbouwen.

Deze nota zal duidelijk maken wat die duurzame mobiliteit voor de Vlaamse regering inhoudt, wat ze in de loop van deze legislatuur wil bereiken, op welke manier ze dat zal doen en hoe ze de slaagkansen zo groot mogelijk zal maken.

## 2. AFBAKENING VAN HET TERREIN

### Eerst te land, dan ter zee en in de lucht

Mensen en producten zijn niet aan één manier van bewegen gebonden: mobiliteit is er zowel te land, ter zee als in de lucht. Deze nota concentreert zich op het verkeer en vervoer over land. Lucht- en zeevaart zullen elk in een afzonderlijke nota worden behandeld. Daar zijn ze speciaal genoeg voor, al was het maar omdat ze zich allebei in een sterk geïnternationaliseerde en door marktwerking gekenmerkte context afspelen. De beleidsgreep van de Vlaamse regering op lucht- en zeevaart wordt daardoor mee getekend en beperkt.

In deze nota gaat het dus verder over vervoer en verkeer over het land, meer bepaald over de **weg**, per **spoor** en op de **binnenwateren**. Zoals ook op andere domeinen, is beleid hier een evenwichtsoefening tussen een verdere ontwikkeling van de welvaart, het waarborgen van de blijvende leefbaarheid van de omgeving en het aan iedereen garanderen van de mogelijkheid om mobiel te zijn. In zo'n beleid moeten bereikbaarheid van economisch belangrijke plaatsen en gebieden, stad en platteland waar het goed wonen blijft en mobiliteit voor alle bevolkingsgroepen hand in hand gaan.

### 3. OMGEVINGSANALYSE

#### In het oog van de storm

Vlaanderen heeft altijd open deuren gehad. Uit principe, maar ook uit welbegrepen eigenbelang. Dat maakt dat goed beleid voeren in Vlaanderen ook een zaak is van goed omgaan met invloeden van buitenaf.

Zo is er de invloed van de **globalisering** van de economie. Bedrijven zijn steeds minder plaatsgebonden, produceren daar waar zij het zakelijk het voordeligst vinden, voeren handel over de hele wereld. De economie waaiert uit. Dat doet het aantal verplaatsingen, van mensen maar vooral van goederen, aanzienlijk toenemen. De economische wereldspelers nemen ook hun beslissingen meer en meer op een voor regionale overheden niet of nauwelijks grijpbaar niveau.

De verdere uitbouw en verdieping van de **Europese Unie** biedt dan weer perspectieven. Duurzame mobiliteit heeft ook bij Europa voorrang gekregen. Dat levert een gunstige omkadering op voor een eigen beleid dat gericht is op efficiënte, veilige en milieuvriendelijke vervoerssystemen. Het - langs Europa om - beter op elkaar afstemmen van het beleid in de lidstaten en regio's kan bovendien een flink aantal hinderpalen voor vlot vervoer en verkeer wegnemen. De uitbouw van Trans Europese Transportnetwerken draagt heel rechtstreeks tot die grotere vlotheid bij.

Op **Belgisch** politiek vlak wint de tendens om homogene bevoegdheidspakketten af te spreken tussen federale en regionale overheden veld. Inzake mobiliteitsbeleid zouden de regio's zeker gebaat zij bij een grotere bevoegdheid over de fiscaliteit. Tegelijkertijd is zowel bij de federale overheid als bij de regio's een groeiende bereidheid merkbaar om het beleid te stroomlijnen. Dat moet toelaten om een aantal grensoverschrijdende probleemgevallen - zoals het dichtslibbende verkeer rond Brussel en het stilaan onbereikbaar worden van de hoofdstad - op te lossen.

In eigen huis staat mobiliteit nu heel hoog op de **Vlaamse** politieke agenda. Dat vertaalt zich onder meer in een ruimer budget, dat een vernieuwende aanpak toelaat. De ontwikkelingen in de administratie moeten met die ontwikkeling gelijke tred houden. Dat veronderstelt onder meer soepele werkstructuren, doorstroming van nieuw talent en aangepaste investeringen in informatica. De Vlaamse overheidsinstellingen die op het vlak van de mobiliteit actief zijn, hebben van hun kant baat bij verzakelijkte relaties met politiek en administratie. Zij moeten zich vooral om hun klanten bekommeren. Tegelijkertijd maakt dat het succes van het beleid afhankelijk van een goede coördinatie en daadwerkelijke samenwerking. Alleen zo kan Vlaanderen het steeds groeiende aantal verplaatsingen en het daarin groeiende aandeel van de auto efficiënt aanpakken en verwerken.

Van belang is ook dat bij de **provincies**, de **steden** en **gemeenten** het bewustzijn rond mobiliteit sterk aanwezig is. Zo is bijvoorbeeld ook bij hen het besef gegroeid, dat stadsvlucht niet alleen de economische draagkracht van de steden ondermijnt, maar ook extra mobiliteitsproblemen veroorzaakt. Die grotere betrokkenheid van provincies, steden en gemeenten bij de mobiliteitsproblematiek geeft het regionale beleid een groter draagvlak. De politiek van mobiliteitsconvenants moet daarbij de combinatie toelaten van soepel inspelen op plaatselijke behoeften met een geïntegreerde aanpak. Want mobiliteit is bij uitstek iets dat lokale administratieve grenzen overschrijdt.

Handig is het ook wanneer overheden, besturen, overheidsbedrijven zich ook bewust zijn van de mobiliteitsbehoefte die ze zelf veroorzaken. Zo leidt het centraliseren van voordien verspreid georganiseerde diensten vaak tot extra verplaatsingen. Door een uitgekiend mobiliteitsmanagement kunnen de overheden zelf die behoefte verminderen. En voor eigen deur vegen heeft nog altijd een goeie voorbeeldfunctie.

Dat de overheid het goeie voorbeeld geeft - ook inzake mobiliteit - wordt door de **samenleving** verwacht. In haar beleid moet de overheid bovendien rekening houden met een aantal veranderingen die zich binnen die samenleving zelf aandienen.

Aan de ene kant is er bijvoorbeeld de toename van de vrije tijd en de verwachting van de consument om vlot aan een heel breed gamma van producten en diensten te geraken. Bovendien worden gezinnen kleiner - en hun aantal dus groter - en dringen jongeren aan op grotere zelfstandigheid. Al die ontwikkelingen zorgen alweer voor een toename van het aantal (auto)verplaatsingen. Die verplaatsingen volgen vaak heel verspreide patronen en zijn daardoor extra moeilijk beheersbaar.

Aan de andere kant blijft een belangrijke bevolkingsgroep verstoken van het bezit of het gebruik van een auto. Naarmate de bevolking vergrijsd kan dit probleem scherpere vormen aannemen. Om die verkeersarmoede tegen te gaan, moet een systeem van basismobiliteit worden uitgebouwd.

Politiek bedrijven en beleid voeren gebeurt tenslotte ten overstaan van **burgers** die behoorlijk mondig zijn en hoge individuele eisen stellen. Eisen inzake comfort en subjectieve veiligheid worden vaak vertaald in het kiezen voor de auto in plaats van andere, maatschappelijk interessantere vervoermiddelen. Bij die moderne burgers een politiek draagvlak scheppen voor maatregelen die precies de toename van het autoverkeer tegengaan, is geen simpele onderneming. Al is het zo dat die burgers ook hogere eisen stellen aan de kwaliteit van hun eigen leefomgeving en zich ook in toenemende mate om de leefbaarheid in de toekomst bekommeren. Op die zorg moet een duurzaam mobiliteitsbeleid een beroep kunnen doen.

Eenzelfde soort tweezijdigheid heeft de huidige, gunstige economische **conjunctuur**. De productie neemt toe - meer goederen moeten worden verplaatst - en een zekerder of stijgend inkomen verhoogt de uitgaven voor verkeer en vervoer. Gezien de huidige tendensen betekent dat in de eerste plaats: meer vrachtwagens en auto's op de weg. Tegelijkertijd bezorgt een gunstige conjunctuur de overheid meer middelen en dus meer armslag om duurzaam te investeren.

Daarnaast speelt ook **technologische innovatie** een steeds groeiende rol in de economie. En die technologische innovatie kan middelen aanreiken die in grote mate tot een duurzame mobiliteit kunnen bijdragen. Nieuwe technologieën maken voertuigen zuiniger qua energieverbruik, minder vervuילend en veiliger voor de gebruikers. De Informatiesamenleving biedt nieuwe mogelijkheden inzake verkeersbeheer en -sturing, datacommunicatie, verkeers- en reizigersinformatie,... Sommige technologische ontwikkelingen laten zelfs verhopē dat ze de behoefte aan fysieke verplaatsingen kleiner zullen maken. Uitbreiding van het telewerk kan samen met een soepeler organisatie van de arbeidstijd het probleem van congestie in de piekuren verlichten. Maar alleen op die ontwikkelingen rekenen zou uiteraard onverantwoord optimistisch zijn.

#### 4. MISSIE EN VISIE

##### Handen aan het stuur

De huidige trend in de ontwikkeling van vervoer en verkeer is funest voor de bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid van onze economische centra. Op termijn kan die ontwikkeling ook erg negatieve gevolgen hebben op economisch, ecologisch en sociaal vlak. Alleen al voor het reizigersverkeer wijzen de recentste Europese studies bij ongewijzigd beleid op een toename tegen 2020 met 50 procent van het aantal reizigerskilometers, op een groei van het aantal verplaatsingen met 12 procent en op een verdere stijging van het aandeel van de privé-auto met 5 procent.

Daarom is de beleidsmissie van de Vlaamse regering inzake mobiliteit en openbare werken:

**Zorgen voor een duurzame mobiliteit door een geïntegreerd en beheersgericht beleid.**

Elk van de elementen van die missie is even belangrijk:

- Het beleid gaat over **mobiliteit**, wat zowel betekent de verplaatsingsbehoefte van mensen en goederen, de verplaatsingsmogelijkheden en middelen die worden aangeboden en de manier waarop mensen en goederen zich in de praktijk verplaatsen.
- Het beleid wil een **duurzame ontwikkeling** van die mobiliteit. De behoeften van de huidige generatie moeten worden beantwoord, zonder de kansen van toekomstige generaties om ook aan hun behoeften te voldoen in gevaar te brengen.
- Het beleid moet **geïntegreerd** zijn. Het moet niet alleen oog hebben voor verkeer en vervoer zelf, maar ook voor de raakpunten met de ruimtelijke ordening, het leefmilieu, de economische ontwikkeling, de sociale evoluties... Het moet ook gericht zijn op alle vervoerwijzen en doelgroepen. En het moet binnen een samenhangend kader gebeuren, van waaruit problemen niet alleen kunnen worden opgelost, maar ook voorkomen.
- Het beleid is **beheersgericht**. Dat wil zeggen dat de overheid actief de ontwikkelingen gaat sturen, zowel aan de vraag- als aan de aanbodkant. Aan de vraagkant zal het beleid inspelen op de omvang en de aard van de verplaatsingsbehoefte, onder meer door een weloverwogen ruimtelijke planning. Het hele transportsysteem moet efficiënt, veilig en bedrijfszeker worden gemaakt en mag zo weinig mogelijk overlast veroorzaken. Het vervoersaanbod moet daaraan worden aangepast.

Het uiteindelijk resultaat van dat beleid moet een billijke verdeling van de verplaatsingsmogelijkheden zijn. Daartoe moeten sociale correcties worden voorzien op wat de markt van vraag en aanbod aan verplaatsingsmogelijkheden oplevert. Het beleid moet ook uitmonden in een maatschappelijk aangepast verplaatsingsgedrag en in een gebruik van vervoermiddelen dat het principe van de duurzaamheid respecteert. Daarom moet het beleid ook positieve gevolgen hebben op het vlak van milieueffecten en doorstroming. Zo moet het beleid bijvoorbeeld uitmonden in minder files.

De visie van waaruit dit gebeurt is ambitieus:

**Zowel de economische bereikbaarheid als de verplaatsingsmogelijkheden van de verschillende bevolkingsgroepen op een selectieve en verantwoorde manier waarborgen en dit met maximaal respect voor milieu, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.**

Dat is ambitieus omdat de verschillende doelstellingen soms met elkaar botsen. Alleen met veel creativiteit kunnen economische groei en duurzame ontwikkeling met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

## 5. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

### De goeie kant uit

De hierboven aangegeven ambitie kan worden opgesplitst in vijf 'strategische doelstellingen'. Het zijn de richtingaanwijzers voor het beleid, de routeplanner die ervoor moet zorgen dat het beleid voortdurend de goeie kant uit gaat. En dat moet er op zijn beurt voor zorgen dat de gewilde trendbreuk er ook echt komt.

1. Het beleid zal op een selectieve manier de bereikbaarheid van de Vlaamse economische knooppunten en poorten waarborgen
2. Het beleid zal op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven
3. Het beleid zal de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen. Het aantal verkeersslachtoffers moet wezenlijk worden verminderd
4. Het beleid zal de verkeersleefbaarheid verbeteren, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe
5. Het beleid zal de schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe.

### Doelstelling 1

#### Een gesmeerde draaischijf

Vlaanderen heeft in Europa en de wereld een gunstige ligging. Die geeft ons unieke kansen op het vlak van industrie, dienstverlening, transport en distributie. Omwille van het belang hiervan voor de welvaart, moet Vlaanderen een Europese draaischijf kunnen blijven.



Wil die draaischijf gesmeerd blijven werken, dan moeten onze stedelijke gebieden en onze werkgelegenheidscentra bereikbaar blijven: het zijn de Vlaamse economische knooppunten. Hetzelfde geldt voor onze economische poorten op het buitenland: de zeehavens, de internationale luchthaven van Zaventem en het Antwerpse HST-station in aanbouw.

Die bereikbaarheid loopt gevaar. Op steeds meer plaatsen zijn er structurele files op de weg. Die verkeerscongestie kost steeds meer geld, berokkent onze economie schade en kan voor bedrijven uiteindelijk een reden vormen om Vlaanderen te mijden. Op dit ogenblik is het door de andere vervoerwijzen geboden alternatief niet aantrekkelijk genoeg. En spoor en binnenvaart hebben op dit ogenblik onvoldoende capaciteit om een grondige verschuiving vanuit het wegverkeer op te vangen.

Er is bijgevolg een tweesporenbeleid noodzakelijk:

- investeren in de alternatieven voor het wegvervoer en
- uitvoeren van infrastructuurwerken waar nodig.

Hierbij moet uitgegaan worden van het prioritair realiseren van de “missing links” zoals bepaald in het RSV en daarbij moet het gemeenschappelijk personenvervoer als een volwaardig alternatief voor het autogebruik worden uitgebouwd.

Vlaanderen beschikt reeds over een uitgebreid wegennet. Vooraleer bijkomende wegen aan te leggen moet de bestaande wegecapaciteit beter worden benut. Om de budgettaire last van bijkomende wegen- als waterwegeninfrastructuur te drukken zal het systeem van publieke-private samenwerking in het bijzonder worden onderzocht.

Het staat vast dat meer weginfrastructuur alleen de problemen niet kan oplossen. Bovendien legt het bouwen van meer weginfrastructuur een zware hypotheek op het bereiken van andere doelstellingen als leefbaarheid, natuur- en milieuzorg. Daarom zijn forse investeringen nodig in infrastructuur en werkmiddelen voor de alternatieve vervoerwijzen. Dit geldt zowel voor het goederenverkeer (spoor, binnenvaart) als voor het reizigersverkeer (openbaar en ander collectief vervoer).

Aan elke doelgroep moet het meest efficiënte transportmiddel of combinatie van transportmiddelen worden aangereikt - altijd rekening houdend met de eisen inzake duurzame ontwikkeling. Hun efficiëntie moet worden fijngesteld in functie van het tijdstip van de verplaatsingen, de aard ervan en de plaats van vertrek en bestemming. Investeringskosten moeten duidelijk op de werkelijke verplaatsingsbehoeften worden afgestemd.

Alleen zo kan een transportsysteem worden uitgebouwd dat sterk betrouwbaar is, kortere reistijden waarborgt, en waarvan de kost voor de gebruiker economisch en maatschappelijk verantwoord is.

## Doelstelling 2

### **Iedereen aan boord**

Wie alleen maar thuis kan blijven zitten, kan niet volwaardig deelnemen aan het maatschappelijk leven. Onze moderne samenleving maakt van mobiliteit een noodzaak. De manier waarop we de ruimte zijn gaan gebruiken, de trek naar de voorsteden, de inplanting van bedrijfsterreinen, de schaalvergroting in diensten als onderwijs en gezondheidszorg, maken dat de afstanden die men moet overbruggen groter worden. Te voet of met de fiets

gaat dat - zeker voor wie fysieke problemen heeft - vaak niet meer. En zelfs in het rijke Vlaanderen beschikt één op vijf gezinnen niet over een auto. Een belangrijke bevolkingsgroep is dus aangewezen op andere soorten van vervoer.

Die alternatieven moeten worden versterkt, ook al omdat de auto in het verkeer zo al een te dominante plaats heeft.

Het beleid zal daarom openbaar en andere vormen van collectief vervoer actief aanmoedigen. Willen we vervoersarmoede tegengaan en voorkomen, dan moeten die alternatieve vervoersmogelijkheden voor iedereen beschikbaar zijn en het gebruik ervan betaalbaar.

### Doelstelling 3

#### **En veilig thuis**

In Europa vallen elk jaar 42.000 verkeersdoden. België en Vlaanderen laten daarbij een trieste score zien. In 1998 vonden in het Vlaamse verkeer 854 mensen de dood. Bijna 7.000 mensen raakten zwaar gewond. In landen en regio's waarmee we ons graag vergelijken - in Nederland, sommige Scandinavische landen, Groot-Brittannië - is het verkeer tweemaal veiliger dan bij ons. Dat is, door het menselijk leed dat ze veroorzaakt, een moreel onaanvaardbare situatie. Bovendien kost ze de samenleving ook nog handenvol geld.

Het beleid wil daarom de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen. Ingrepen moeten gebeuren op verschillende vlakken: dat van de mens en zijn verkeersgedrag, dat van de veiligheid van de voertuigen en dat van de omgeving en de verkeersinfrastructuur. Een verschuiving in de richting van veiliger vervoerwijzen – openbaar vervoer, spoor, binnenvaart – moet worden gestimuleerd. Die ingrepen moeten ervoor zorgen dat het aantal verkeersdoden daalt, net als het aantal ongevallen met gewonden. Daarbij moet speciale aandacht gaan naar ongevallen waarbij vrachtwagens en zwakke weggebruikers betrokken zijn. En niet alleen het aantal, maar ook de ernst van de ongevallen moet door die ingrepen afnemen.

### Doelstelling 4

#### **De klank van de stad**

Als men de Vlaming vraagt welke problemen voor hem het dringendst moeten worden aangepakt, zet hij zowel de milieuvervuiling, de verkeersdruk als de onveiligheid op straat in de top vijf. Vormen ze al elk een probleem op zich, dan vindt men ze in de steden vaak allemaal tegelijk. En dat heeft kwalijke gevolgen. Wie zich dat kan veroorloven, trekt vaak weg uit de stad. De bevolkingssamenstelling van de steden wordt daardoor eenzijdiger en zeker niet rijker. Ook bedrijven en kantoren trekken naar plaatsen die makkelijker - met de auto - bereikbaar zijn. Huizen en panden blijven leeg staan, steden krijgen af te rekenen met verkrotting. Wie wegtrekt uit de stad gaat zich bovendien ruimtelijk verspreid vestigen, wat dan weer de vraag naar mobiliteit en het autogebruik doet toenemen.

Daarom moet het mobiliteitsbeleid gericht zijn op het verminderen van de verkeersdruk. Daardoor moeten de steden herleven en de dorpskernen meer kansen krijgen. Door een meer doordachte inrichting van straten, pleinen en open ruimten moeten wonen, werken, school lopen, plezier maken in stad en dorp weer aantrekkelijker worden. Minder en schonere motorvoertuigen moeten de gezondheidsrisico's die samenhangen met smog en ozonconcentraties doen verminderen. Minder en qua snelheid aangepast verkeer en een goeie infrastructuur moeten niet alleen het aantal ongevallen, maar ook het gevoel van verkeersonveiligheid doen afnemen. Het aantal klachten over verkeersoverlast moet naar omlaag, de mensen hebben recht op een leefbare woonomgeving.

### Doelstelling 5

#### **Proper de deur uit**

Eén vijfde van alle energie die we verbruiken gaat naar transport en driekwart daarvan naar het wegverkeer. Ook de luchtvaart is een grote energieverslinder. Spoorwegen en scheepvaart daarentegen nemen maar twee, respectievelijk vijf procent van het energieverbruik in de sector voor hun rekening.

Het energieverbruik gaat - opnieuw: vooral in het wegverkeer - bovendien gepaard met aanzienlijke luchtvervuiling. Zelfs al worden de motoren steeds 'properder', toch verloopt de verbranding van brandstoffen erin onvolmaakt. Op die manier veroorzaakt het wegverkeer bijvoorbeeld meer dan de helft van alle uitstoot aan stikstofoxides (NO<sub>x</sub>) - mee verantwoordelijk voor verzuring en fotochemische luchtverontreiniging. Het wegverkeer is ook goed voor een vijfde van alle uitstoot aan zwevend stof en aan CO<sub>2</sub> - een belangrijke bron van het broeikaseffect.

Vlaanderen heeft zich ertoe geëngageerd deze luchtvervuiling terug te dringen. Vooral als we de in 1997 afgesloten internationale akkoorden van Kyoto willen naleven, zullen stevige inspanningen nodig zijn. En het onder controle krijgen van de ozon-problematiek zal niet vanzelf gaan.

Ook inzake natuurbehoud hebben we internationale verbintenissen aangegaan, zoals de Conventie van Rio over het behoud van de biodiversiteit. We zijn daarnaast gebonden door Europese richtlijnen als die inzake het behoud van de vogelstand en die over de instandhouding van natuurlijke habitats. Dat terwijl Vlaanderen - met zijn lintbebouwing en zijn uitgebreid infrastructuurnetwerk - zijn open ruimte vooral in kleine vakjes heeft opgedeeld. Precies die versnippering valt slecht uit voor de biodiversiteit en voor het voortbestaan van bepaalde soorten dieren en planten.

Bij de aanleg en het beheer van infrastructuur moet daarmee terdege rekening worden gehouden. Beheersing van de hoeveelheid verkeer, beïnvloeding van het rijgedrag, toepassing van schonere en stillere voertuigtechnologie, het stimuleren van de keuze voor vervoerwijzen die minder vervuilen dan de privé-auto of vrachtwagen: dat allemaal moet zowel het energieverbruik als de milieuvervuiling doen verminderen.

## 6. KRITISCHE SUCCESFACTOREN

### Pas op voor de slagboom

Al deze doelstellingen kunnen uiteraard niet zomaar worden gerealiseerd. Daarvoor moeten een aantal essentiële voorwaarden worden vervuld: de 'kritische succesfactoren'. Als die niet worden ingevuld, blijft het beleid voor een gesloten slagboom staan. Alleen als er op de volgende tien domeinen vernieuwende maatregelen worden genomen, kan het beleid zijn doelstellingen bereiken.

De eerste zes van die kritische succesfactoren gaan over de inhoud van het beleid. Ze geven aan wat moet worden bereikt. De laatste vier hebben te maken met randvoorwaarden, met de beleidsomgeving die moet worden geschapen om de doelstellingen verwezenlijikbaar te maken:

1. Het structureel beheersen van de vraag naar mobiliteit
2. Het structureel beheren van het vervoeraanbod
3. Het zo goed mogelijk gebruiken van de aangeboden vervoers- en verkeersinfrastructuur
4. Het waarborgen van bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruikers
5. Het beperken van de voor het milieu nadelige uitstoot
6. Het zo goed mogelijk inpassen van de vervoers- en verkeersinfrastructuur in de omgeving
7. Het maken van bindende afspraken, zowel tussen de partners die bij het mobiliteitsbeleid zelf betrokken zijn als met andere beleidssectoren
8. Het opbouwen van een maatschappelijk draagvlak
9. Het doelmatig gebruiken van de middelen, zowel binnen elke vervoertak als tussen de verschillende vervoerwijzen
10. Het voorzien van voldoende middelen en sturinginstrumenten om het beleid te realiseren

Sommige van deze voorwaarden zijn essentieel voor het bereiken van alle beleidsdoelstellingen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de nood aan voldoende middelen. Of het nu gaat om bereikbaarheid, het aan iedereen aanbieden van mobiliteit, verkeersveiligheid, leefbaarheid of milieu- en natuurbehoud: als er niet middelen worden voorzien blijft, het beleid in goede bedoelingen steken.

Andere voorwaarden zijn meer specifiek met één of enkele doelstellingen verbonden. Zo heeft het goed inpassen van de infrastructuur vooral te maken met veiligheid, leefbaarheid en milieu- en natuurbehoud. Terwijl het structureel beheren van het vervoeraanbod vooral de bereikbaarheid en het garanderen van voldoende verplaatsingsmogelijkheden voor iedereen dient. Met het beantwoorden aan de verschillende voorwaarden zijn - zoals hierna wordt duidelijk gemaakt - telkens een aantal strategische beleidsprojecten verbonden

### Kritische succesfactor 1

#### **Niet allemaal tegelijk !**

Alleen als de vraag naar mobiliteit stevig in de hand wordt gehouden, kan het beleid goed scoren op het vlak van bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en milieu- en natuurbehoud.

Als we er niets aan doen, nemen zowel in het reizigers- als in het goederenverkeer het aantal verplaatsingen en het aantal afgelegde kilometers verder ongebreideld toe. Nu al zorgt de groeiende belasting van het vervoersysteem voor steeds meer files op de weg en voor piek-overbezetting bij het openbaar vervoer. Met alle hinder van dien.

Structureel beheersen van de vraag naar mobiliteit is daarom nodig. Het beleid moet daarom doelgericht ingrijpen op drie vlakken:

- de manier waarop wonen, werken, bedrijven, diensten en voorzieningen ruimtelijk worden gespreid
- de mogelijkheid om fysieke verplaatsingen te vervangen door telecommunicatie en informatietechnologie
- de manier waarop de samenleving werken, school lopen,... in de tijd organiseert.

Door het nemen van maatregelen op die vlakken moet het gewoon minder nodig worden zich te verplaatsen, moet de afstand van de verplaatsingen opnieuw kleiner worden en moeten - om het spitsprobleem uit de wereld te helpen - de verplaatsingen beter in de tijd worden gespreid. Wanneer wonen, werken,... ruimtelijk op een doordachte manier worden ingeplant, krijgen maatschappelijk interessante vervoervormen als lopen, fietsen, openbaar en ander collectief vervoer bovendien betere kansen tegenover het autoverkeer.

Die maatregelen vinden we vertaald in volgende strategische projecten:

- **Starten en evalueren van proefprojecten binnen de administraties van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.**

De proefprojecten die worden bedoeld, hebben te maken met:

- het buiten de piekuren laten beginnen van vergaderingen
- televergaderen, telewerken, (evaluatie met het oog op mogelijke veralgemening)
- experimenten met een gespreide 4-dagenweek, met behoud van prestaties
- een banenwisselplan binnen de administraties, inclusief het onderwijs
- het verder uitbouwen van het elektronisch loket

- **Onderzoeken van de mogelijkheid tot invoering van een mobiliteiteffectenrapport.**

Met behulp van een mobiliteiteffectenrapport kunnen activiteiten gericht worden naar die plaatsen, waar de capaciteit en de kwaliteit van het vervoersysteem die activiteiten kunnen verwerken.

- **Externe vervoers- en verkeerskosten internaliseren en prijsmaatregelen nemen**

De mogelijkheden om binnen het mobiliteitsbeleid prijsmaatregelen te nemen, moeten worden verkend. Op basis van hun doelmatigheid in het kader van de strategische doelstellingen en hun maatschappelijke haalbaarheid moeten de mogelijke prijsmaatregelen worden afgewogen.

Kritische succesfactor 2**Knus op de bus, blits met de fiets, hip met het schip**

Alleen als we de privé-auto of de vrachtwagen vaker op stal laten, raken we duurzaam uit de verkeersknoop. Zelfs als we de groei van de vraag naar mobiliteit kunnen afremmen, blijft dat zo. Maar een verstokte automobilist op de fiets, de bus of de tram krijgen, gaat niet vanzelf. Goederen uit de soepel inzetbare vrachtwagen houden om ze per spoor of per boot te laten vervoeren al evenmin. Die andere vervoervormen moeten een volwaardig alternatief bieden, wat ze op dit ogenblik niet kunnen. Daarom is een beter beheer van het aanbod aan vervoermiddelen en -infrastructuur noodzakelijk.

Zo moeten de netten van alternatieve vervoermiddelen (openbaar stads- en streekvervoer, spoor, binnenwateren) volgens een doordachte hiërarchie in elkaar worden gezet. Die netten moeten ook onderling op elkaar worden afgestemd, zodat naadloze aansluitingsmogelijkheden ontstaan.

Er moet genoeg infrastructuur zijn voor de alternatieve vervoerwijzen, die hen voldoende doorstroming biedt. Om mensen niet soms letterlijk in de kou te laten staan, moeten er ook gewoon genoeg trams, bussen en treinen zijn. En dat is nodig wanneer een verdubbeling van het marktaandeel van het gemeenschappelijk personenvervoer wordt beoogd binnen een periode van 10 jaar.

Een automobilist komt verder pas uit zijn comfortabele autofauteuil en laat zijn gemotoriseerde cocon pas staan, als het op de bus even knus is. Hij verwacht daarenboven een hoogwaardige en klantgerichte service van wie hem een alternatief soort vervoer wil aanbieden.

Uiteraard moeten de geboden alternatieven veilig zijn: je stapt niet op de fiets als de kans groot is dat je van je pedalen wordt gereden.

En tenslotte moet de gebruiksprijs van het alternatief vervoer aantrekkelijk zijn, zowel voor diegene die de afweging tussen auto en tram, tussen vrachtwagen en spoor kan maken, als voor diegene die gewoon geen andere keuze heeft dan het alternatief vervoer.

Om al deze voorwaarden te realiseren, zijn een reeks strategische projecten uitgetekend:

- Opstellen invoeringsplan netmanagement voor personen- en goederenverkeer

Een concreet plan zal worden opgesteld voor het hiërarchisch structureren van de netten, het verknopen van de netten, het management van de vervoers- en verkeersstromen, de hierbij horende service en de logistieke ondersteuning.

- **Realiseren van de plannen voor basismobiliteit** (openbaar vervoer, fietsers,...)

Zowel voor het openbaar vervoer, het fietsverkeer als andere zachte vervoervormen moeten de plannen inzake basismobiliteit worden verwezenlijkt. Een prioriteitenlijst zal daarvoor worden opgesteld. Hierbij zal rekening worden gehouden met het bestaande aanbod aan openbaar vervoer en met de lokalisatie van de woongebieden.

De Vlaamse regering zal binnen een jaar een decreet tot volledige modernisering van de wetgeving inzake bezoldigd personenvervoer over de weg en tot het instellen van basismobiliteit neerleggen in het Vlaams Parlement. Naast het recht op mobiliteit zullen daarin de minimale bedieningsnormen inzake openbaar vervoer en het sociaal recht op basismobiliteit worden opgenomen. In de beheersovereenkomst met De Lijn wordt bepaald dat de vervoersmaatschappij een beleidsplan opstelt tot systematische en gefaseerde invoering van de basismobiliteit. Die invoering zal gelijkmatig gespreid zijn over de Vlaamse provincies en afgerond worden tijdens deze regeerperiode. Daarbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan de verschillen in behoeften tussen het openbaar vervoer in grootsteden, centrumsteden en op het platteland.

- **Uitbouw van het openbaar (voor)stadsvervoer**

Om de (auto)mobiliteit in Antwerpen en Gent te verlichten moet het tram- en busnet in en naar de eerste en tweede gordel rond deze steden verder worden uitgebouwd tot op een hoog kwaliteitsniveau. Ook in de overige regionale steden zijn specifieke maatregelen noodzakelijk. Hierbij moeten voor bus en tram doorstromingsmaatregelen worden genomen. De parkeercapaciteit moet strikt worden beheerst en ook via andere maatregelen moet het gebruik van de auto worden ontraden.

Daarnaast zullen, in samenspraak met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de federale overheid en de vervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, MIVB, TEC, ...), de nodige initiatieven worden genomen om een belangrijke aanzet te geven tot de realisatie van het gewestelijk expresnetwerk rond Brussel, waarbij het stads- en streekvervoer in en rond Brussel aanzienlijk zal worden versterkt en aantrekkelijker gemaakt, onder meer door een aanvullend aanbod, de verbetering van de doorstroming en de integratie van de tarieven. Het akkoord dat terzake door de vorige Vlaamse regering werd getekend, moet gehonoreerd worden.

Ter ondersteuning van de voorstadsnetten zal in overleg met de lokale besturen gestreefd worden naar de uitbouw van park-and-ride-voorzieningen aan de rand van de steden.

- **Investeren in interne veiligheid van het openbaar vervoer**

Er zullen maatregelen worden genomen, die de veiligheid van de bestuurders en klanten van OV-voertuigen ten goede komen.

- **Invoeren van gratis openbaar vervoer voor 65+**

Aan bepaalde doelgroepen zullen gunstige prijsvoorwaarden worden aangeboden, die de drempel naar het openbaar vervoer zullen verlagen en het gebruik ervan aanmoedigen:

- tariefverminderingen voor 'trouwe gebruikers' - zoals abonnees, mindergegoeden en sociaal zwakkeren,
- gratis vervoer voor kinderen jonger dan 12 jaar en 65+'ers.

- **Realiseren van ontbrekende schakels**

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de wegen ingedeeld in categorieën, met de bedoeling het wegennet zo goed mogelijk te kunnen inrichten. Bij die indeling wordt selectief voorrang gegeven aan de bereikbaarheid of aan de leefbaarheid. Om de wegen te laten beantwoorden aan de kenmerken van de voorziene categorieën ontbreken op dit ogenblik nog schakels of moeten nog heel wat aanpassingen gebeuren.

Binnen het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal een prioriteitenlijst worden opgesteld, waarbij de efficiëntie van de investeringen in aanvullende weg- en waterinfrastructuur wordt afgewogen. Daarbij zal in eerste instantie het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het kader vormen.

Nog tijdens deze legislatuur zouden enkele projecten moeten worden opgestart op basis van publiek-private samenwerking.

- **Structureel onderhoud van de wegen**

De autosnelwegen zijn aangelegd in de jaren '60 en '70 en zijn aan structureel onderhoud toe. Visuele inspectie én metingen van de stroefheid, de spoorvorming, de vlakheid tonen aan dat onderhoudswerken nodig zijn om het wegennet op een gewenst kwaliteitsniveau te brengen en te houden. Er is behoefte aan een systeem dat toelaat het geschikte ogenblik te bepalen voor het uitvoeren van onderhoudswerken aan de infrastructuur: een systeem van 'pavement management'

- **Verwijderen van knelpunten in het waterwegennet**

Om een modale verschuiving van de weg naar de binnenvaart mogelijk te maken, moeten knelpunten in het bestaande waterwegennet weggewerkt worden. Aandacht moet vooral gaan naar de flessenhalzen in de hoofdvaarwegen. De verbinding van de Vlaamse havens met het Seinebekken en hun ontsluiting richting Albertkanaal moet worden verbeterd.

- **Opnieuw in goede staat brengen van de waterweg**

De bevaarbaarheid en diepgang van de centrale assen van het waterwegennet moet worden op peil gehouden. Dat moet gebeuren door het wegwerken van de structurele achterstand inzake onderhoud. Om budgettaire redenen zijn dringende werken vaak vooruitgeschoven. Dat nog langer doen, zou de bevaarbaarheid van de waterwegen ernstig in het gedrang brengen. Het gaat hier zowel om grote onderhouds- als om vervangingswerken aan de infrastructuur. Inzake onderhoudsbaggerwerken moet een duurzaam evenwicht gevonden worden tussen zorg voor het milieu en instandhouding van de toegelaten diepgang.

- **Invoeren van verkeersbegeleiding voor de binnenvaart**

Door het invoeren van verkeersbegeleiding in de binnenvaart moeten vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd en moet een vlotte en veilige scheepvaart mogelijk worden gemaakt. Gegevens over schip en lading moeten met het schip meereizen of zo mogelijk zelfs voorafgaan. Zo moeten ladingen permanent kunnen worden gelokaliseerd. Zo kunnen de waterwegbeheerders de schepen ook beter begeleiden. Bovendien zullen systemen, die vraag en aanbod zo direct mogelijk met elkaar in contact brengen, de aantrekkelijkheid van het goederenvervoer over de binnenwateren verhogen.



- **Invoeren van minimale dienstverlening op centrale assen in het waterwegennetwerk**

Op de centrale assen in het waterwegennet moeten de bedieningstijden van de bruggen en sluizen worden uitgebreid, met het oog op gegarandeerde vaartijden. Faciliteiten voor schippers en hun bemanning moeten worden uitgebouwd. Nieuwe vormen van communicatie moeten worden ingezet. Een betere, betrouwbare dienstverlening moet een verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart mogelijk maken.

- **Garanderen van de maritieme toegankelijkheid**

De Vlaamse havens zijn de poorten op de wereld. Rekening houdend met veiligheids- en ecologische criteria moet de maritieme toegankelijkheid van de havens worden gegarandeerd, waarbij de eigenheid van iedere haven als uitgangspunt wordt gehanteerd.

- **Verminderen van de aanloopkosten in de havens**

Een vermindering van de aanloopkosten moet de Vlaamse havens nog aantrekkelijker maken. Dit kan onder meer gebeuren door het drukken van de kosten van het loodsen en beloodsen van de zeeschepen. Deze acties moeten gekaderd worden in een gemeenschappelijk vaarwegbeheer met Nederland.

### Kritische succesfactor 3

#### **Waar moet dat naartoe ?**

In de wriemelende verkeersmassa gaat het er nog al te vaak wat stuurloos aan toe. De infrastructuur en de aangeboden vervoeralternatieven worden niet optimaal gebruikt. Ook dat heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en het milieu. Het beleid moet daarom een 'verkeersregelkamer' zijn, van waaruit mensen duidelijk gemaakt wordt hoe ze hun verplaatsingen het best organiseren. Het aanbieden van alternatieven voor het auto- of vrachtwagenverkeer op zich is niet genoeg. Trams en bussen horen geen lucht, maar passagiers te vervoeren. Het aanleggen van wegen, sporen en vaarwegen is op zich evenmin voldoende. Het oordeelkundig gebruik ervan moet worden gestimuleerd en duidelijk gemaakt.

Een zo goed mogelijk gebruik van middelen en infrastructuur kan alleen door goed uitgekiend verkeer- en vervoermanagement, niet alleen in normale situaties, maar ook bij ongevallen, incidenten en wegeniswerken.

Zo moeten storingen in het verkeer worden vermeden en een betere doorstroming worden gegarandeerd. De bezettings- en beladingsgraad van de vervoermiddelen moet worden verhoogd. De infrastructuur moet beter worden benut. Het beleid moet het gebruik van alternatieve vervoermiddelen sterker aanmoedigen. Uiteindelijk moet de groei van het wegverkeer dalen.

Het voldoen aan deze voorwaarden wordt nagestreefd via de volgende strategische projecten:

- **Realiseren van verkeersbeheer met behulp van telematica**

In het mobiliteitsbeleid moeten de mogelijkheden die geboden worden door de informatietechnologie zo goed mogelijk worden benut. In de allereerste plaats gaat het hier om multimodaal verkeersbeheer waarbij - zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer - telematica wordt ingezet op de hoofdwegen en de secundaire wegen binnen de stedelijke gebieden. Daaronder worden ook systemen uitgebouwd van multimodale verkeersinformatie en verkeersregeling. Daarvoor moet men kunnen beschikken over actuele en aangepaste informatie en is er nood aan een volwaardig Vlaams verkeerscentrum.

- **Versnelde invoering van nieuwe voertuigtechnologie**

Als intelligente systemen in individuele voertuigen gecombineerd worden met het werk in het Vlaams verkeerscentrum, kan aan de weggebruikers een hele reeks diensten aangeboden worden. Het gaat onder meer om verkeersinformatie op maat, 'on-board' diagnose, teleonderhoud, navigatie en dynamische routegeleiding, assistentie bij noodoproepen, elektronische voertuigidentificatie, automatische voertuiggeleiding,...

- **Verbeteren van de communicatie met de weggebruikers**

Een goede communicatie met de weggebruikers is nodig in geval van wegenwerken die grote hinder veroorzaken of bij werken die gelijktijdig met andere opdrachtgevers zijn gepland. Goede planning en gerichte informatie zouden baat vinden bij de uitbouw van een databank van binnen een regio uit te voeren werken.

Ook om de weggebruikers goed te informeren over de berijdbaarheid van de wegen, de geplande strooiacties en andere maatregelen, moeten 's winters heel wat gegevens worden verzameld en verwerkt. Een intern communicatieplan is in opmaak. Ook de externe communicatie moet worden versterkt.

- **Verwezenlijken van doorstroming van het openbaar vervoer**

De aantrekkelijkheid van elk vervoermiddel wordt mee bepaald door de reissnelheid die men ermee kan halen. Dat geldt ook voor het openbaar vervoer. Op plaatsen en tijdstippen zonder structurele files kan het beïnvloeden van verkeerslichten door bus en tram hun reissnelheid verbeteren. Waar wel structurele files bestaan, zijn ingrijpende maatregelen nodig, zoals de aanleg van afzonderlijke bus- en trambanen.

- **Bouwen van kaaimuren langs de waterwegen**

Net zoals de toegankelijkheid van de wegen, moet ook de toegankelijkheid van de waterwegen een beleidszorg vormen. Om de bestaande capaciteit zo goed mogelijk te benutten, moeten er voldoende kaaimuren zijn, waar goederen kunnen worden overgeslagen. Doordachte inplanting ervan moet de combinatie van verschillende vervoerwijzen, de intermodaliteit, bevorderen. Door het aanbieden van die faciliteiten moet het gebruik van de waterwegen worden aangemoedigd.

#### Kritische succesfactor 4

#### **Recht op de trappers**

In het verleden is te weinig aandacht besteed aan en te weinig geïnvesteerd in alternatieve vervoermiddelen. Dat geldt voor het openbaar- en andere vormen van gemeenschappelijk vervoer; het geldt ook voor de zachtste verplaatsingsvormen die we kennen: stappen en fietsen. Ook voor die vervoervormen moet het beleid recht op de trappers.

Fietsen en te voet gaan moeten worden aangemoedigd: voor wie het fysiek aankan zijn het verplaatsingsmogelijkheden die alleen maar de aanschaf van schoenen of een fiets vereisen, ze dragen zó bij tot een betere leefbaarheid en van negatieve gevolgen voor milieu en natuur is niet of nauwelijks sprake. Fietsen en stappen moeten daarom financieel aantrekkelijk worden gemaakt.

Voetgangers en fietsers moeten ook kunnen rekenen op infrastructuur en accommodaties die aan hun mogelijkheden en beperkingen zijn aangepast.

Bijzondere aandacht verdient hun kwetsbare positie tegenover het gemotoriseerde verkeer. In Vlaanderen vormen fietsers 14 procent van de verkeersslachtoffers, voetgangers 7 procent. Voor voetgangers die bij een ongeval betrokken raken, is de kans om het ongeval te overleven bovendien de helft kleiner dan bij automobilisten. De veiligheid van voetgangers en fietsers moet dus worden verhoogd door aangepaste infrastructuur en door regelgeving die hen beter beschermt. Het aantal ongevallen met voetgangers en fietsers moet dalen, fietsen en stappen moet comfortabeler worden. En daardoor moet er uiteindelijk weer meer worden gefietst of gestapt.

Met die voorwaarden zijn als strategische projecten verbonden:

- **Evenwichtig herinrichten van de doortochten en stedelijke invalswegen**

Door de toenemende druk van het verkeer en de lintbebouwing in Vlaanderen moet gezocht worden naar een evenwicht tussen leefbaarheid, veiligheid en mobiliteit. Vlaanderen telt nog een groot aantal doortochten die moeten worden heringericht. Een meerjarenplan voor de uitvoering van die werken moet worden opgesteld. Dat zal gebeuren op basis van een objectieve rangschikking en selectie en zal rekening houden met de beschikbare middelen.

- **Herinrichten van zwarte punten en zones**

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moeten een groot aantal zwarte punten en zwarte zones systematisch worden weggewerkt. Een meerjarenplan voor de uitvoering van die werken moet worden opgesteld op basis van een objectieve rangschikking en selectie. Dat meerjarenplan zal rekening houden met de beschikbare middelen

**Het realiseren van fietspadennetwerken**

Er zijn al heel wat fietspaden compleet of gedeeltelijk aangelegd of veiliger gemaakt. Er moeten bijkomende fietspaden worden aangelegd in functie van het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Ze moeten deel uitmaken van de fietspadennetwerken die door de provincies worden uitgetekend. Ook jaagpaden, oude spoorwegzaten en recreatieve fietsroutes kunnen selectief in die netwerken worden opgenomen. Vooral waar ze een alternatief bieden voor fietsroutes langs drukke of gevaarlijke verkeersaders moeten ze in het fietsbeleid worden ingeschakeld, zeker daar waar milieu en landschap niet worden verstoord.

Daarnaast halen ook fietsers en voetgangers voordeel uit andere strategische projecten, zoals die rond basismobiliteit en het convenantbeleid.

Kritische succesfactor 5**De lucht in**

Als we er niets aan doen, zal het aandeel van het wegverkeer in de uitstoot van schadelijke stoffen blijven stijgen - zelfs al zijn de voertuigen en brandstoffen de jongste jaren een pak schoner geworden. Die ontwikkeling houdt gezondheidsrisico's in en is slecht voor het milieu. Bovendien hebben we internationale afspraken gemaakt, die ook Vlaanderen verplichten de uitstoot van bepaalde stoffen te verminderen.

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid kan hier op verschillende manieren toe bijdragen. Door in te grijpen in de hoeveelheid verkeer en ervoor te zorgen dat mensen meer kiezen voor milieuvriendelijkere vervoervormen. Maar ook door ingrepen op het rijgedrag, door ingrepen in de inspectie en het onderhoud van voertuigen.

Het beleid moet ook de snellere vervanging van oude (vuilere) wagens door nieuwe en schonere wagens aanmoedigen en meer algemeen gericht zijn op een conversie van het wagenpark in de richting van schonere voertuigen. Daardoor moet bereikt worden dat het verkeer minder schadelijke stoffen de lucht inblaast.

Tot het beantwoorden aan die voorwaarden kunnen volgende strategische projecten bijdragen:

- **Testen van alternatieve brandstoffen en systemen voor de voertuigen bij de VVM - De Lijn**

Proefprojecten moeten worden opgezet voor het testen van brandstoffen die in het openbaar vervoer de huidige generatie dieselbrandstof vervangen en/of op het vlak van uitlaatkwaliteit verbeteren. Hetzelfde geldt voor andere systemen die het gebruik van de voertuigen in het openbaar vervoer milieuvriendelijker maken.

- **Nieuwe voertuigtechnologie versneld invoeren**

Het in gebruik nemen van nieuwe, milieuvriendelijker technologie die reeds de testfase heeft doorstaan, moet worden gestimuleerd. Dit geldt voor alle voertuigtypes, zowel in het privé- als in het openbaar vervoer.

- **Snelheidsregulerende maatregelen nemen**

Voertuigen uitrusten met intelligente 'snelheidsadapters' laat toe hun maximumsnelheid automatisch aan te passen aan het geldende snelheidsregime. Met dezelfde techniek kunnen ook de snelheden van voertuigen op autosnelwegen worden geharmoniseerd. Dat is van belang, omdat een rustig en harmonieus rijgedrag de uitstoot van schadelijke stoffen beperkt. In de eerste plaats zal worden nagegaan of deze maatregelen daadwerkelijk het gewenste effect hebben. Indien ze inderdaad goed scoren, zal in overleg met de federale overheid worden nagegaan hoe deze intelligente snelheidsadapters kunnen worden ingevoerd.

- **Geluidsbeperkende maatregelen nemen**

Geluidsmetingen geven aan dat geluidshinder een groeiend probleem is. Door het nemen van geluidsbeperkende maatregelen in zowel woon- als stiltegebieden kan dat probleem worden aangepakt. Dat kan op verschillende manieren. Het gebruik van geluidsarme wegverharding is zeker het meest aangewezen middel: het pakt de bron van de hinder aan. Geluidswerende muren of natuurlijke elementen als geluidswallen zijn iets minder doelmatig, maar kunnen makkelijker in de omgeving worden ingepast.

### Kritische succesfactor 6

#### **Van klaverbladen en klaverbladen**

Vlaanderen heeft een dichte verkeersinfrastructuur. Als al niet alle wegen naar Vlaanderen leiden, dan lopen er zeker veel door. Er zijn bijna even veel klaverbladen als klaverbladen. De verwachte groei in de mobiliteit maakt dat we die infrastructuur zullen nodig hebben én zo goed mogelijk gaan moeten gebruiken.

De plaats en de manier waarop de infrastructuur worden aangelegd, bepalen of mensen dat in de omgeving als storend en onveilig ervaren. Dat geldt zowel voor het stedelijk milieu als voor de open ruimte. Een goed doordachte aanleg van infrastructuur is een noodzakelijke voorwaarde voor een beleid dat gericht is op verkeersleefbaarheid, veiligheid en milieu- en natuurbehoud.

Dat betekent dat de inpassing van infrastructuur verkeersplanologisch goed moet worden onderbouwd. De aanleg ervan moet ook beter in het lokale ruimtelijke beleid worden ingepast. Door een goeie inrichting moeten ook de biodiversiteit en andere bestaande natuurwaarden worden behouden of zelfs verbeterd. Zowel in als buiten de stad moeten zorg voor vormgeving, aankleding, groen,... tot resultaat hebben dat de verkeer- en vervoerinfrastructuur zo weinig mogelijk storen. En dat de duurzaam mobiele burger nog zijn klavertje-vier kan vinden.

Strategische projecten die hiermee te maken hebben, zijn:

- **Inpassen van de openbaar vervoerinfrastructuur in de omgeving door aangepaste investeringen**

Door het nemen van infrastructurele en andere maatregelen moeten de inpassing van het openbaar vervoer in de omgeving en de veiligheid ervan worden verzekerd.

- **Evenwichtig herinrichten van de doortochten en stedelijke invalswegen**

Zoals hierboven aangegeven (zie kritische succesfactor 4) moet bij de herinrichting van de doortochten gezocht worden naar een evenwicht tussen leefbaarheid, veiligheid en mobiliteit. Daarmee moet in het aangekondigde meerjarenplan rekening worden gehouden.

- **Versnippering van de ruimte door verkeer- en vervoerinfrastructuur tegengaan**

Van bij de start van een project inzake verkeer- en vervoerinfrastructuur moet worden gezocht naar een zo klein mogelijke versnippering van de ruimte. Bij bestaande infrastructuur moeten maatregelen worden genomen om de versnippering zo veel mogelijk teniet te doen. Het bestaande vademecum 'Natuurtechnische Milieubouw' kan hierbij dienst doen als vertrekpunt. Op basis van zogenaamde multicriteria-analyse en de methodiek van de kwetsbaarheidanalyse is in Vlaanderen het 'ARC-MER'-instrument op punt gesteld. Dat moet toelaten om nieuw aan te leggen infrastructuur zo goed mogelijk in te passen in de omgeving, rekening houdend met ecologische en landschappelijke argumenten.

- **Bermbeheersplannen maken voor de hoofdwegen**

Door bermbeheer kunnen de ecologische potenties in en rondom bermen de komende jaren zoveel mogelijk tot ontwikkeling komen en worden opgewaardeerd. Tegen eind 2001 zal een bermbeheersplan worden opgesteld voor alle hoofdwegen. Na evaluatie daarvan, kan nadien ook een bermbeheersplan voor de primaire wegen worden opgesteld.

- **Strooizouten oordeelkundig gebruiken**

Oordeelkundig preventief strooien vergt minder zout dan even oordeelkundig curatief strooien. Om te kunnen beslissen wanneer preventief strooien aangewezen is, is goede en betrouwbare informatie nodig. Daarom zal verder werk worden gemaakt van een performant informatiesysteem voor weersvoorspellingen, strooi-beheer en route-indeling. Binnen de winterdienst kan goede doorstroming van informatie een minimaal zoutverbruik mogelijk maken.

- **Organiseren van het multifunctioneel gebruik van de waterlopen**

Waterwegen dienen niet alleen om op te varen. Ze hebben ook andere functies: wateraanvoer, natuur, recreatie, open ruimte,... Die functies moeten op elkaar worden afgestemd, telkens rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden. De gewenste combinatie kan na maatschappelijke discussie in afdwingbare functieplannen worden vastgelegd.

**Afstemmen van het waterpeilbeheer op de principes van integraal waterbeheer**

Het huidige waterpeilbeheer kiest niet langer voor bescherming tegen een bepaalde waterstand, maar voor bescherming tegen schade. Op sommige plaatsen is die schade beperkt. In sommige natuurgebieden kunnen overstromingen zelfs positieve effecten hebben. Elders, zoals in dicht bevolkte gebieden, moeten ze absoluut worden vermeden. Overstromingen moeten in de toekomst dus gecontroleerd gebeuren, op plaatsen waar dat verantwoord is. Zo kan een goede verhouding tussen maatschappelijke meerwaarde en kostprijs worden gerealiseerd.

Kritische succesfactor 7**Iedereen klikvast**

Een bereidwillige verkeersagent mag nog zo met zijn lichtknuppel staan zwaaien, als niet iedereen zijn signaal opvolgt - of niet weet wat hij bedoelt - komen er toch ongelukken van. Mobiliteitsbeleid is niet de zaak van één minister of departement alleen. De bevoegdheden zijn verspreid over verschillende bestuursniveaus. Beleid op andere domeinen kan grote invloed hebben op de mobiliteit. En op het terrein zelf zijn naast de overheden vanzelfsprekend heel wat bedrijven, instellingen en organisaties actief. Alleen goede samenwerking tussen al die partijen en concrete, klikvaste afspraken maken op het vlak van duurzame mobiliteit tastbare resultaten mogelijk.

Het toekomstig Mobiliteitsplan Vlaanderen maakt duidelijk hoe Vlaanderen vorm wil geven aan de mobiliteit. Daarbij wordt uitgegaan van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat op zijn beurt aangeeft hoe Vlaanderen met zijn eigen ruimte wil omspringen. De afspraken moeten binnen beide beleidsplannen kaderen. Wie wat mag en moet doen, moet eenduidig worden vastgelegd. En uiteraard moeten afspraken worden nageleefd. Alleen zo kan een samenhangend beleid tot stand komen, kunnen projecten in echte resultaten uitmonden en kunnen investeringen hun doel treffen.

Ook aan deze voorwaarden zijn strategische projecten gekoppeld:

- **Verwezenlijken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen**

Met het jaar 2010 als horizon moet een Mobiliteitsplan Vlaanderen worden opgesteld. Dat zal dienen als toetsingskader voor de mobiliteitsplannen op de onderliggende bestuursniveaus. Het doel van het Mobiliteitsplan is een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. Daarom moet het Mobiliteitsplan aan de strategische doelstellingen, zoals ze geformuleerd zijn in het Strategisch Plan, tegemoet komen. Aan het Mobiliteitsplan moet een integrale effectrapportering worden gekoppeld. Die moet toelaten het plan te toetsen aan zijn effecten op het terrein.

- **Verder uitbouwen van het convenantbeleid**

De mobiliteitsplanning en het convenantbeleid moeten verder decretaal worden onderbouwd. Het principe van de moederconvenant en de bijaktes moet voortdurend worden geëvalueerd. Dat moet een kwaliteitsvol beleid opleveren, gericht op doelmatigheid en efficiëntie, onder meer in het openbaar vervoer. Op basis van die voortdurende beoordeling moeten de

procedures worden aangepast. Het gamma aan bijakten in het convenantbeleid wordt in eerste instantie uitgebreid met bijakten ten bate van fietsers en voetgangers. Die bijakten gaan over het herinrichten van schoolomgevingen en het verder uitbouwen van de fietspadennetwerken, zoals ze door de provincies worden uitgetekend.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen dient ook als toetssteen voor het bijsturen van de lokale mobiliteitsplannen, die worden opgesteld in het kader van het convenantbeleid. Nu reeds stelt met vast dat in de gemeentelijke en provinciale mobiliteitsplannen het scenario 'duurzame mobiliteit' niet ver genoeg is uitgewerkt in de richting van ook echt 'duurzame oplossingen'. Bovendien streven de beleidsplannen onvoldoende een goed uitgebouwd scenario 'openbaar vervoer' na.

Uit een eerste en summiere beoordeling van de lokale mobiliteitsplannen blijkt ook dat op het lokale niveau te weinig gebruik wordt gemaakt van inzichten uit het vervoermanagement. Het is nochtans belangrijk dat die invalshoek ook in het kader van de lokale mobiliteitsconvenants wordt gerespecteerd. Daarom is een verkenning nodig van de mogelijkheden van vervoermanagement en de manier waarop het lokaal kan geoperationaliseerd worden.

- **Toezen op de naleving van het convenantbeleid**

De verantwoordelijkheid van elke partner van het mobiliteitsconvenant, om te komen tot een hogere projectdoelmatigheid, wordt vastgelegd in bindende afspraken. Er moet op worden toegezien dat die afspraken werkelijk worden nageleefd en dat het aanbod aan verplaatsingsmogelijkheden ook echt wordt benut.

- **Bindende afspraken maken met de federale overheid**

Met de federale overheid moeten afspraken worden gemaakt over volgende aspecten van het mobiliteitsbeleid:

- Het integreren van de theoretische rijbewijsopleiding in het secundair onderwijs
- De gewenste taakstellingen inzake vervoer van personen en goederen per spoor
- Het verkeershandhavingsbeleid
- Bijstellingen aan de verkeerswetgeving
- Het fiscaal beleid ten aanzien van verkeer en vervoer.

- **Bindende afspraken maken met de bedrijfswereld**

Met werkgevers- en werknemersorganisaties moeten afspraken worden gemaakt, die moeten toelaten het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer in te perken en te heroriënteren. Ook onder meer inzake het stimuleren van intermodaal vervoer en de manier waarop arbeid in de tijd is georganiseerd moet aan afspraken worden gewerkt.

- **Bindende afspraken maken met de andere gewesten**

Met de andere gewesten moeten afspraken worden gemaakt over:

- Het uitbouwen van het gewestelijk expresnet in en rond Brussel
- Het invoeren van een uniform tariefsysteem in en rond Brussel - dit in samenspraak met de N.M.B.S., de T.E.C., de M.I.V.B. en de V.V.M. – De Lijn.



### Kritische succesfactor 8

#### **Geen eenzame fietser**

Diezelfde brave verkeersagent mag nog zo enzovoort: als iedereen de andere kant uitkijkt, staat hij zich alleen maar nutteloos druk te maken. Beleid kan alleen maar succes hebben als er in de samenleving een draagvlak voor bestaat, als liefst iedereen meewil. Beleid voeren is geen zaak van eenzame fietsers. Scoren op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en milieuhinder is alleen mogelijk als de burgers en de bedrijven bereid zijn om hun mobiliteitsgedrag aan te passen.

Die aanpassing moet op nogal wat terreinen tegelijk gebeuren: waar ga ik wonen, waar vestig ik mijn bedrijf, wanneer wil ik de deur uit, zou ik de auto wel nemen, moet ik per se zo 'sportief' rijden, zou ik niet beter even rusten in plaats van doorrijden, heb ik mijn vrachtwagen niet te vol geladen,... ? Allemaal schijnbaar simpele vragen, maar waarop het antwoord van doorslaggevend belang is voor het realiseren van duurzame mobiliteit.

Daarom zijn gerichte communicatie naar de bevolking en alle betrokken doelgroepen en een goed gestructureerde inspraak noodzakelijk. Mobiliteitsbeleid gedijt het best bij wederzijdse verstandhouding. Toch kunnen 'zachte' maatregelen wellicht niet alle problemen oplossen en zal de overheid ook haar toevlucht moeten nemen tot hardere, ontradende maatregelen. Maar ook dan is het van uitermate groot belang dat het waarom van die maatregelen wordt uitgelegd en goed overkomt.

Al die redenen onderstrepen het belang van drie strategische projecten:

- **De Mobiliteitsraad Vlaanderen oprichten**

En Mobiliteitsraad Vlaanderen moet worden opgericht. Die mobiliteitsraad moet het draagvlak voor een duurzaam mobiliteitsbeleid versterken en - geconfronteerd met de te eenzijdige socio-ekonomische benadering - een trendbreuk bewerkstelligen.

- **Organiseren van kwaliteitsvolle externe communicatie in functie van een mentaliteitswijziging**

Een mentaliteitswijziging in de richting van duurzame mobiliteit kan er alleen komen door een evenwichtig opgebouwde communicatie, die zich bedient van moderne communicatiemiddelen. Er moeten doelgerichte informatie-, promotie- en imagocampagnes worden georganiseerd.

- **Ontwikkelen van een op de gebruiker gericht informatiesysteem**

Door het aanbieden van informatie over alternatieve verplaatsingen, zoals over deur-tot-deur-verplaatsingen met het openbaar vervoer, combinatie van verplaatsingen met de auto en het openbaar vervoer,... kan het gedrag van de burger worden bijgestuurd. Een informatiesysteem dat daarop gericht is, moet ontwikkeld worden. Het moet ook doorzichtig informatie bieden over het door de overheid gevoerde beleid en een interactief discussieplatform bieden.

Kritische succesfactor 9**En ook geen witte olifanten**

Koken kost geld, een goed mobiliteitsbeleid voeren ook. In vergelijking tot de omvang van de problematiek en de veelheid aan doelstellingen - bereikbaarheid, voldoende verplaatsingsmogelijkheden, leefbaarheid, veiligheid, milieu- en natuurbehoud - zijn de beschikbare middelen zelfs behoorlijk beperkt. Voor witte olifanten is daarom op Vlaamse wegen geen plaats.

De overheid moet eenduidig kiezen waarvoor ze haar geld wil inzetten. Prioriteiten moeten worden vastgesteld en verantwoord. Uitgaven moeten met een zo hoog mogelijk rendement gebeuren, kosten moeten doorzichtig worden aangegeven. Daarom moet worden afgestapt van historisch gegroeide verdeelsystemen waarbij budgetten nodeloos versnipperd worden.

Voor elk van de verschillende vervoerwijzen is een selectief investeringsbeleid nodig, voor elk ervan moet het geld op basis van objectieve criteria worden besteed. Tenslotte moet het effect van de bestedingen worden geëvalueerd.

Daarvoor zijn er volgende strategische projecten:

- **Verfijnen en verder uitbouwen van de behoeftenanalyse voor weginfrastructuur**

Prioriteiten moeten aangeven hoe de beperkte middelen het best worden gebruikt. De reeds beschikbare behoeftenanalyse moet worden verfijnd en uitgebreid. Zo moet een methode worden ontwikkeld, waarmee prioriteiten kunnen worden aangeduid voor de realisatie van de ontbrekende schakels in de weginfrastructuur. Ook het aanduiden van prioriteiten voor de aanleg van fietspaden moet worden verfijnd.

- **Uitbouwen van een intern beheersinformatiesysteem bij de VVM - De Lijn**

Bij de VVM - De Lijn moet een transparant systeem van beheersinformatie worden opgezet volgens de moderne eisen die aan zo'n systeem worden gesteld. Het moet rekening houden met de diverse activiteiten en functies van de VVM - De Lijn en de diverse plaatsen waar en processen waarlangs ze worden verwezenlijkt.

- **Op punt stellen van behoeftenanalyse voor investeringen bij de VVM - De Lijn**

Om ook bij investeringswerken bij de VVM - De Lijn het geld zo goed mogelijk te gebruiken, moet een methode van behoeftenanalyse op punt worden gesteld. Dat moet gebeuren naar analogie met de behoeftenanalyse voor de weginfrastructuur.

- **Uitbouwen van meer integrale effectrapportering en maatschappelijke afweging**

Beleidsbeslissingen met vergaande budgettaire gevolgen moeten aan een zo ruim mogelijke afweging worden onderworpen. Deze afweging overstijgt de klassieke milieu-effectrapportering of de kosten-batenanalyse. Ze neigt eerder naar een globale of maatschappelijke impactanalyse. Alle onderdelen van de verplaatsingsketen worden hierbij betrokken. De afweging gebeurt voor de verschillende modi.

### Kritische succesfactor 10

#### **Niet van wind alleen**

Het nodige geld moet er natuurlijk wel zijn. Mobiliteitsbeleid is helaas geen zeilboot, die van wind alleen vooruitgaat. Het gaat trouwens niet alleen om geld, maar ook om mensen en werkinstrumenten.

Zoals eerder al vermeld, zijn in het verleden zijn investeringen in infrastructuur en vooral in alternatieve vervoermiddelen al te vaak uitgebleven. Daarom boksen we nu op tegen een ernstige achterstand. Die achterstand wegwerken zou in gelijkblijvende omstandigheden al een hele klus zijn. Met de verwachte mobiliteitsgroei vergt dat - willen we vermijden dat de zaak verder uit de hand loopt - zeker omvangrijke investeringen. Daarom moeten extra financiële middelen worden vrijgemaakt. Ook alternatieve financieringssystemen moeten, waar aangewezen, extra ruimte kunnen bieden.

Ook in mensen, die het mobiliteitsbeleid moeten waarmaken, moet worden geïnvesteerd. De personeelskaders moeten aan de ambitieuze taakstelling worden aangepast. Een gerichte opleiding moet het personeel voor zijn taken wapenen. Het personeel moet bovendien over de goeie werkinstrumenten kunnen beschikken. Een goed gestuurd beleid veronderstelt degelijke instrumenten voor analyse, handhaving en bijstelling.

Met het realiseren van deze voorwaarden hangen vijf strategische projecten samen:

- **Onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek - private samenwerking**

De overheid heeft niet genoeg geld om op haar eentje belangrijke werken en onderhoudsactiviteiten te kunnen uitvoeren. Daarom moet gestreefd worden naar vormen van publiek - private samenwerking. Die moeten op een gepaste manier worden voorbereid en georganiseerd. De vorm van die samenwerking moet in functie staan van de aard van het project of van de dienst die men wil uitbesteden.

- **Ontwikkelen van een intern informatiesysteem**

Er moet een intern informatiesysteem komen dat de administraties en de VOI's steun biedt bij hun beleidsvoorbereidende en -uitvoerende taken. Voortdurend moeten gegevens worden verzameld over, onder meer, de mobiliteitsvraag en het verplaatsingsgedrag. Die gegevens moeten zo doorzichtig mogelijk via databanken ter beschikking worden gesteld. Hierbij is samenwerking tussen alle betrokken instanties nodig.

- **Ontwikkelen van een mobiliteitsmonitoringsysteem**

Een monitoringsysteem inzake mobiliteit moet worden opgebouwd. Geregeld moet daarover worden gerapporteerd. De indicatoren, opgesomd in het Strategisch Plan 'Mobiliteit en Openbare Werken' moeten worden geoperationaliseerd, over hun verloop moet worden gerapporteerd. Op basis van verschillende mobiliteitsscenario's moeten toekomstprojecties worden gemaakt.

- **Het personeelskader aanpassen aan de taakstellingen**

Als taakstellingen verschuiven en behoeften wijzigen, moet het personeelskader daaraan soepel kunnen worden aangepast. Daarom moet de interne mobiliteit van het ambtenarenkorps vergroten. Nieuwe aanwervingen waarmee aan behoeften aan specifieke deskundigheid wordt voldaan, moeten tot de mogelijkheden behoren.

- **Opleiding en vorming**

Er is in Vlaanderen dringend behoefte aan een dagopleiding Verkeer en Vervoer zowel op hogeschoolniveau als universitair niveau. Op universitair niveau start in januari 2000 een postacademische opleiding verkeerskunde. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde stelt een budget ter beschikking voor het uitschrijven van een curriculum op hogeschoolniveau. Vanaf 2002 is het dan mogelijk, na opheffing van het moratorium in kader van decreet X en na goedkeuring door Onderwijs, om te starten met een meerjarige dagopleiding in het hoger onderwijs buiten de universiteit.

Deze strategische projecten zijn in het bijzonder met de 'kritische succesfactor 10' verbonden. Daarnaast moet het duidelijk zijn dat ook al eerder genoemde projecten zoals de inpassing van infrastructuur in de open ruimte, de verdere uitbouw van het convenantbeleid, uitbouw van behoeftenanalyse, ontwikkelen van een tot de gebruiker gericht informatiesysteem,... allemaal aspecten in zich dragen die te maken hebben met het feit dat alleen met voldoende en aangepaste middelen beleid een kans op succes maakt.

## BIJLAGE



**STRATEGISCH PLAN****MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN**

## **INHOUD**

1. Inleiding	p. 33
2. Afbakening van het beleidsdomein	p. 34
3. De <b>missie</b> en <b>visie</b> van de minister	p. 36
4. De <b>strategische doelstellingen</b> met de beoogde beleidseffecten	p. 38
4.1. Inleiding	p. 38
4.2. Weerhouden strategische doelstellingen	p. 39
4.3. De strategische doelstellingsfiches	p. 40
4.4. De beleidsindicatoren	p. 46
5. De <b>kritische succesfactoren</b> met de beoogde beleidseffecten	p. 50
5.1. Inleiding	p. 50
5.2. Weerhouden kritische succesfactoren	p. 50
5.3. De fiches van de kritische succesfactoren	p. 52
5.4. De beleidsindicatoren	p. 62
6. De strategische doelstellingen – beleidseffecten matrices als sturings- en opvolgingsinstrument	p. 67
7. De KSF-matrixen als sturings- en opvolgingsinstrument voor de operationele planningscyclus	p. 73
8. Eerste aanzet tot het definiëren van strategische projecten	p. 84
8.1. Inleiding	p. 84
8.2. Overzicht van mogelijke strategische projecten	p. 86
8.3. Eerste aanzet tot strategische projecten	p. 89

<b><u>BIJLAGEN</u></b>	p. 99
------------------------	-------

<b><u>Bijlage 1:</u></b>	Toelichting in verband met het strategisch planningsproces	p. 101
--------------------------	--	--------

<b><u>Bijlage 2:</u></b>	Analyse van de uitgangsituatie	p. 108
--------------------------	--------------------------------	--------

1. Inleiding
2. Analyse van de omgevingsfactoren
3. Analyse van de huidige beleidsinvulling: sterktes en zwaktes
4. Analyse van de actoren en hun netwerk: sterktes en zwaktes

<b><u>Bijlage 3:</u></b>	Samenstelling strategisch planningsteam	p. 124
--------------------------	---	--------



## **1. INLEIDING**

Kort na haar aantreden nam de regering de beslissing om elke minister in de mogelijkheid te stellen zich bij de opmaak van zijn beleidsvoornemens te laten ondersteunen door de administratie. Die ondersteuning gebeurt volgens de methodiek van de strategische planning en levert de minister een beleidsnota op (bestemd voor het parlement, voor de buitenwereld) en een strategische plan (bestemd voor intern gebruik, voor sturing en opvolging van zijn administratie). Beiden zijn inhoudelijk uiteraard gelijk.

Een dergelijk strategisch planningsproces wil voor de verschillende beleidsdomeinen op basis van een gestructureerde omgevingsanalyse en van de missie en de visie van de minister de beleidsprioriteiten voor de komende regeerperiode verduidelijken. Als bijlage 1 wordt een verdere toelichting verstrekt in verband met de gehanteerde concepten, begrippen en werkwijze bij dit strategisch planningsproces.

Als werkwijze werd ervoor geopteerd om quasi voor elk beleidsdomein een strategisch planningsteam op te richten. Het planningsteam werd samengesteld uit medewerkers zowel van het kabinet van de bevoegde minister als van de betrokken administratie. Voor beleidsdomeinen waar ook VOI's optreden als belangrijke actor, werd het planningsteam aangevuld met de leidende ambtenaren van betrokken VOI's. Meestal zetelden de planningsteams onder het voorzitterschap van de kabinetschef van de minister. De organisatorische en structurele begeleiding werd verzorgd door APS, waarbij voor de begeleiding van de werkvergaderingen beroep gedaan werd op een gespecialiseerd consultant. De samenstelling van het planningsteam is opgenomen als bijlage.

Gespreid over een viertal werksessies, had het planningsteam achtereenvolgens volgende opdrachten:

- de analyse van de veranderende omgevingsfactoren, en hieruit afgeleid de gepercipieerde opportuniteiten, bedreigingen en verwachtingen. Dit werd aangevuld met het in kaart brengen van de voornaamste sterktes en zwaktes in het beleidsdomein en bij de betrokken actoren. De voornaamste resultaten van deze SWOT-analyse (sterktes, zwaktes, opportuniteiten en bedreigingen) zijn weergegeven als bijlage 2;
- de missie en de visie die werden aangereikt door de minister (hoofdstuk 3);
- het bepalen van de strategische doelstellingen, aangevuld met de door de overheid beoogde beleidseffecten. Deze strategische doelstellingen geven aan wat de overheid op middellange termijn aan maatschappelijke effecten wil bereiken in de extern omgeving (hoofdstuk 4);
- het identificeren van de kritische succesfactoren. Het betreft hier de voorwaarden die zeker moeten gerealiseerd worden opdat de strategische doelstellingen succesvol zouden kunnen gerealiseerd worden. Zij duiden met andere woorden op strategische aspecten waar veranderingen moeten worden doorgevoerd en waar de overheid uitstekend moet presteren om succesvol te zijn. Ook voor deze kritische succesfactoren werden de beoogde beleidseffecten bepaald (hoofdstuk 5).

Voor het identificeren en het omschrijven van beleidsindicatoren werd met een beperkte werkgroep afzonderlijk vergaderd.

De resultaten van dit werkproces zijn op een gestructureerde wijze (onder vorm van fiches) in het hierna volgend strategisch planningsrapport weergegeven.

De beleidsprioriteiten, die aldus zijn vastgelegd in het strategisch plan, dienen bij middel van concrete operationele plannen verder te worden uitgewerkt en te worden gerealiseerd. Dit is de taak van elke operationele eenheid (administratie, VWI, VOI, afdeling,...) die in het desbetreffende domein als actor optreedt.

Teneinde een aanzet te geven tot het opmaken van deze operationele plannen wordt een matrixmodel aangeboden dat voor elk operationeel plan een duidelijke verband laat zien tussen de weerhouden en nieuwe activiteiten en de beoogde beleidseffecten. Op deze manier kunnen operationele plannen (strategische projecten) worden gedefinieerd zowel uitgaande van de strategische doelstellingen als uitgaande van de kritische succesfactoren. Hoofdstuk 6 bevat de fiches met betrekking tot de strategische doelstellingen en de erbij beoogde beleidseffecten, en hoofdstuk 7 bevat de fiches met betrekking tot de kritische succesfactoren en de erbij gewenste beleidseffecten.

Aanvullend aan de strategische doelstellingen en aan de kritische succesfactoren formuleerden de meeste strategische planningsteams ook reeds enkele concrete voorstellen van te nemen initiatieven of uit te werken strategische projecten. Het was voor de planningsteams hierbij geenszins de bedoeling om hierbij volledigheid na te streven en op het terrein te komen van de operationele planning (die dient te gebeuren door de lijnmanagers – leidend ambtenaren, afdelingshoofden,...). De bedoeling van de strategische planningsteams was hierbij om de in het team ontstane concrete voorstellen reeds mee te geven aan de operationele entiteiten en hierbij ook in het bijzonder reeds de aandacht te trekken op de noodzaak aan entiteitsoverstijgende strategische projecten. Het definitief vastleggen en omschrijven van de strategische projecten is evenwel het voorwerp van de operationele planningscyclus. Deze eerste aanzet van operationele acties en strategische projecten is opgenomen in hoofdstuk 8.

## **2. AFBAKENING VAN HET BELEIDSDOMEIN**

In dit strategisch plan zal voornamelijk ingegaan worden op het verkeer en vervoer **over het land (weg, waterweg, spoor, ...)** met als belangrijkste uitdaging het optimaliseren van de verkeers- en vervoersstromen zodat de selectieve en competitieve bereikbaarheid van economisch relevante (geografische) gebieden en plaatsen gewaarborgd is maar tegelijk ook de noodzakelijke basismobiliteit voor alle gebieden en aan alle bevolkingsgroepen wordt verzekerd. Tot op vandaag bestaan er een aantal belangrijke hinderpalen die de realisatie van een dergelijk beleid in de weg staan.

In dit strategisch plan wordt niet ingegaan op de problemen waarmee het luchtvervoer en de zeevaart te kampen hebben, vooral omdat een definitie van deze problemen en het zoeken naar een oplossing niet los kan gezien worden van de

ontwikkelingen die zich op Europees en mondiaal vlak voordoen. Anderzijds overschrijden de problemen de oplossingsmarge die vanuit het strategisch plan toegankelijk Vlaanderen kan aangeboden worden.

Zo situeren de problemen van de **luchtvaart** zich vooral op niveau van verkeersbegeleiding en -controle, de beschikbaarheid aan startbaan- en terminalcapaciteiten en de structuur van het luchtruim waarvan gedeelten bestemd zijn voor militaire doeleinden. Het feit dat de controle van het commercieel luchtvaartverkeer tijdens de vlucht in het algemeen niet plaatsvindt onder de 10.000 voet, vormt een flinke belemmering voor de verbetering van de capaciteit en de doelmatigheid. Vertragingen tijdens de spitsuren zijn door de jaren heen steeds frequenter geworden en zullen op korte termijn een onaanvaardbaar niveau bereiken. Ook de materiële uitbreiding van infrastructuurcapaciteiten in het luchtvervoer wordt zeer vaak belemmerd door extreem lange planningsperiodes en een aanzienlijk verhoogde gevoeligheid van de bevolking met betrekking tot de invloed van het vliegverkeer op de omgeving. Tenslotte is een gebrek aan zinvolle uitwisselingsfaciliteiten met de andere modi één van de knelpunten die zich momenteel in de luchtvaart stellen.

Wat het **zeevervoer** betreft kan vooral gewezen worden op de hindernissen waardoor de kansen voor kustvaart op kortere afstanden onvoldoende benut worden. In het licht van de vraag van klanten naar just-in-time leveringen, kan gewezen worden op onvoorspelbare vertragingen in de havens door ingewikkelde invoerprocedures en op vertragingen bij het overladen van goederen. Verder worden de mogelijkheden voor de kustvaart onvoldoende benut omwille van de beperkingen op cabotage, de overslagkosten bij het overladen van goederen tussen de verschillende modi, de contractuele aansprakelijkheidsregelingen bij ongevallen en het slechte imago van de traditionele kustvaart, evenals de betrekkelijk onbelangrijke rol die de kustvaart op dit moment speelt in gecombineerde vervoersnetwerken.

Als het zeevervoer ter sprake komt, verdienen vooral de zeehavens vermelding die een onmisbare rol spelen bij het leveren van overslagfaciliteiten naar andere vervoerstakken.

**In veel havens zullen ook de huidige organisatorische en operationele regelingen verbeterd moeten worden om te garanderen dat de huidige en toekomstige voorzieningen zo doelmatig mogelijk worden gebruikt. De desbetreffende havens worden daardoor in staat gesteld mee te delen in het door de interne markt groeiende verkeer en een eigen aandeel te hebben in een evenwichtige spreiding van het verkeer over de verschillende modi.**

Gezien het feit dat zowel het zeevervoer als het luchtvervoer gekarakteriseerd worden als een snel groeiende vervoerstak zou de opmaak van een strategisch plan ten aanzien van beide vervoerstakken wenselijk zijn. Op deze manier zou een grotere duiding kunnen gegeven worden aan de gewenste toekomstige ontwikkeling van onze zeehavens en regionale luchthavens (dit laatste in relatie tot de ontwikkeling van Zaventem) om van hieruit over te gaan tot een correctere inschatting wat betreft de noodzaak aan betere ontsluiting of hinterlandverbindingen; beide thema's die in het voorliggend strategisch plan aan de orde zijn.

### **3 MISSIE EN VISIE VAN DE MINISTER**

Vanuit het besef dat de huidige trendmatige evolutie nefast is voor de bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid van economische centra in Vlaanderen en op termijn tevens vergaande negatieve economische, ecologische en sociale gevolgen zou kunnen hebben, omschrijft het strategische plan « Mobiliteit en Openbare Werken » haar missie<sup>1</sup> als volgt :

**Zorgen voor een duurzame mobiliteit door een geïntegreerd en beheersgericht beleid.**

Hiermee wordt een **duurzame ontwikkeling**<sup>2</sup> van de mobiliteit<sup>3</sup> beoogd. Dit impliceert het voeren van een **beheersgericht beleid**<sup>4</sup> waarbij de economische, de sociale, de ruimtelijke en de milieu componenten ten volle worden onderkend en **geïntegreerd**<sup>5</sup> worden benaderd.

#### Een duurzaam mobiliteitsbeleid richt zich bijgevolg op :

- het beheersen van de verplaatsingsbehoefte door o.a. een selectieve ruimtelijke planning teneinde te voldoen aan de socio-economische en culturele (maatschappelijke) behoeften van de samenleving;
- het sturen van de verkeers- en vervoersvraag;

<sup>1</sup> De missie geeft de bestaansredenen weer van de organisatie ( bestaansredenen van de overheidsinspanning in het beleidsdomein).

<sup>2</sup> Een duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien.

<sup>3</sup> Mobiliteit kan benaderd worden vanuit drie invalshoeken :

- de behoefte aan verplaatsing van personen en goederen;
- de verplaatsingsmogelijkheden/middelen (privé en overheidsaanbod);
- de feitelijke verkeersdeelname op basis van een vrije keuze.

<sup>4</sup> Onder beheersgericht beleid wordt :

- een sturend beleidsoptreden verstaan
- dat zowel de vraag als de aanbod zijde bespeelt.

<sup>5</sup> Een integraal beleid betekent dat :

- op de diverse beleidsdomeinen (ruimtelijk, milieu, economisch,...) en vanuit de verschillende invalshoeken van de mobiliteit,
- en op niveau van de verschillende vervoersmodi,
- een doelgericht beleid wordt ontwikkeld gericht op het wegnemen en voorkomen van problemen. Het principe van integratie verwijst naar de gelijktijdigheid en gelijkgerichtheid qua doelgroepen en doelstelling op de diverse beleidsdomeinen binnen een globaal en samenhangend kader.

- het uitwerken van een efficiënt, bedrijfszeker, veilig en weinig overlast veroorzakend transportsysteem;
- en de aanpassing van het vervoersaanbod.

met als uiteindelijk resultaat :

- een billijke en sociaal gecorrigeerde verdeling van de verplaatsingsmogelijkheden;
- een aangepast verplaatsingsgedrag en vervoermiddelengebruik;
- een positieve evolutie op niveau van de externaliteiten (omgevingseffecten, filevorming, doorstroming, ...) .

De wijze waarop binnen het strategisch plan « Mobiliteit en Openbare Werken » invulling zal worden gegeven aan de maatschappelijke uitdagingen waarvoor men zich als beleid geplaatst ziet, wordt verwoord in de visie<sup>6</sup> :

**Zowel de economische bereikbaarheid als de verplaatsingsmogelijkheden van de verschillende bevolkingsgroepen op een selectieve en verantwoorde manier waarborgen en dit met maximaal respect voor het milieu, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.**

Aangezien het streven naar een goede bereikbaarheid soms botst met het streven naar een duurzame ontwikkeling, is het nodig om op het terrein van verkeer en vervoer creatieve oplossingen te selecteren die de economische groei mogelijk maken maar binnen de context van een duurzame samenleving. Met andere woorden met inachtnaam van de milieu<sup>7</sup>-, de verkeersleefbaarheids<sup>8</sup>- en de verkeersveiligheidsoverwegingen<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> Onder visie wordt verstaan het antwoord dat we geven op de vragen « wat willen wij bereiken », « welke rol willen we spelen ten aanzien van de andere actoren » en « welke waarden en principes staan voorop » ?

<sup>7</sup> Onder milieuoverwegingen verstaan we de bekommernis voor :

- het behouden van de (bio)diversiteit en de herkenbaarheid van de landschappen
- het maximaal voorkomen van milieu- en natuurschade.

<sup>8</sup> Onder verkeersleefbaarheidsoverwegingen verstaan we de bekommernis voor :

- niet overschrijden van maximale concentratieniveaus van smogvormende en gezondheidsbedreigende stoffen;
- het beperken van de verkeersemisies en het energieverbruik;
- het beheersen van de geluidshinder en de trillingshinder;
- het visueel beleven;
- het herstellen van de gebruiksmogelijkheden van open ruimten, straten en pleinen.

<sup>9</sup> Met verkeersveiligheid worden niet alleen de ongevallen bedoeld en hun directe gevolgen maar ook de verkeersveiligheidsbeleving (subjectief) en de maatschappelijke gevolgen die dit heeft.

#### **4. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN MET DE BEOOGDE BELEIDSEFFECTEN**

##### **4.1. Inleiding**

**"Strategische doelstellingen zijn concrete stappen op weg naar het bereiken van de ideale visie en bepalen wat de overheid door haar beleid gedurende de regeerperiode wil bereiken. Het betreft hier belangrijke maatschappelijke veranderingen die de overheid in de externe omgeving wenst te bekomen ofwel belangrijke wijzigingen van de rol die de overheid in deze omgeving wenst te vervullen. Een horizon van 10 jaar met een planperiode van 5 jaar lijkt hierbij het meest aangewezen voor het strategisch plan van de Vlaamse overheid.**

**Meestal worden strategische doelstellingen verwoord in een kernachtige slagzin die aanslaat bij een breed publiek. Om echter dienstig te zijn in een beleidsplan moeten deze doelstellingen verduidelijkt worden met de concrete beleidseffecten die men in de externe omgeving wenst te bewerkstelligen".**

Voor het bepalen van de strategische doelstellingen werden verschillende uitgangspunten gehanteerd. Een eerste houvast wordt gegeven door de analyse van de veranderende externe omgeving. Uit deze analyse blijkt immers waar zich concrete bedreigingen en/of opportuniteiten aftekenen voor het te voeren beleid. Het zijn immers de evoluties die zich in deze externe omgeving aftekenen die bepalend zijn voor de maatschappelijke behoeften, noden en verwachtingen, waarbij men uiteraard tevens in het spanningsveld opereert tussen de korte tot middellange termijn verzuchtingen die bij de bevolking leven en de noden van het maatschappelijk welzijn en de vereisten van een duurzame ontwikkeling op lange termijn.

Een ander uitgangspunt wordt gegeven vanuit de analyse van de huidige situatie met zijn sterktes, noden tot verbetering en realistische mogelijkheden.

Het is mede op basis van deze uitgangspunten en een eigen maatschappelijke visie dat de regering haar beleid wenst te bepalen. De visie van de minister vormt het rechtstreekse aanknopingspunt voor het bepalen van de strategische doelstellingen.

De strategische doelstellingen bepalen aldus de krachtlijnen waarlangs de regering haar beleid wenst te realiseren, maar blijft constant oog houden voor het spanningsveld tussen:

**verwachtingen / behoeften ⇔ eigen mogelijkheden ⇔ eigen ambities / visie.**

**Er dient hierbij nog herinnerd aan het feit dat strategische doelstellingen geen concrete actieplannen zijn voor een of andere uitvoerder (ze moeten hiertoe in een latere fase wel aanleiding geven). Het zijn eerder algemene betrachtingen die de overheid in de externe omgeving wil bereiken en/of hoe de overheid zich wenst te positioneren ten opzichte van deze omgeving en de actoren die erin werkzaam zijn. Voor een beleidsdomein kunnen aldus slechts een zeer beperkt aantal maatschappelijk strategische doelstellingen worden geformuleerd.**

#### 4.2. Weerhouden strategische doelstellingen

Uitgaande van de tendenzen die zich stellen (zie analyse van de omgevingsfactoren) en de missie en de visie van de minister worden er vijf strategische doelstellingen vooropgesteld die tot een trendbreukbeleid moeten leiden :

- Doelstelling 1 : Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
- Doelstelling 2 : De mogelijkheid tot verplaatsing voor eenieder op een selectieve manier waarborgen om volwaardig deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven.
- Doelstelling 3 : De verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
- Doelstelling 4 : Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.
- Doelstelling 5 : Ondanks de toenemende mobiliteit de schade aan natuur en milieu terugdringen.

### 4.3. De strategische doelstellingenfiches

#### **Doelstelling 1 :**

Op een selectieve wijze de bereikbaarheid<sup>10</sup> van de economische knooppunten<sup>11</sup> en poorten<sup>12</sup> waarborgen.

#### Omschrijving :

Onder deze doelstelling verstaan we “het **doelgericht** en **selectief** ten aanzien van de modi investeren in transportsystemen voor het economisch verkeer teneinde de gewenste economische groei te ondersteunen en economische verliezen te vermijden”. Deze economische verliezen kunnen zowel optreden op bedrijfsniveau als gevolg van o.a. de toegenomen reistijden, als op macro-economisch niveau als gevolg van o.a. de-/herlocalisatie van ondernemingen.

#### Onder **doelgericht** verstaan we :

- het investeren in functie van specifieke verplaatsings- of vervoersbehoefte,

#### Onder **selectief** verstaan we :

- het aanbieden van het meest efficiënte transportmiddel voor elke doelgroep rekening houdend met de andere strategische doelstellingen. De efficiëntie waarmee transportmiddelen kunnen ingezet worden varieert in functie van het tijdstip van verplaatsing, de aard van de verplaatsing, de vertrek- en bestemmingsplaats en de betrokken doelgroep.

### Waarom strategisch ?

Een belangrijke basis voor de welvaart van Vlaanderen ligt in de gunstige verkeersgeografische ligging en de daarmee verbonden activiteiten in de sfeer van transport en distributie, industrie en dienstverlening. Aan deze uitgangspositie zijn een aantal belangrijke socio-economische voordelen verbonden, zodat Vlaanderen deze rol als draaischijf binnen Europa wenst te behouden.

<sup>10</sup> Onder ‘bereikbaarheid’ verstaat men de ondervonden moeite (uitgedrukt in tijd en geld) bij het overbruggen met een bepaald vervoermiddel en op een bepaald tijdstip van de ruimtelijke scheiding tussen mensen, activiteiten en bestemmingen.

<sup>11</sup> Worden als ‘economische knooppunten’ beschouwd :

- de stedelijke gebieden variërend in economisch belang en uitstraling;
- het netwerk van het Albertkanaal;
- de specifieke economische knooppunten omwille van hun impact op de werkgelegenheid.

Voor de als economisch knooppunt geselecteerde gebieden of gemeenten verwijzen wij naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

<sup>12</sup> Onder ‘poorten’ wordt verstaan de zeehavens met de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de internationale luchthaven Zaventem en het H.S.T. –station Antwerpen-centraal (zie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).



Door de toenemende congestieproblemen dreigt Vlaanderen de economische voordelen die zij haalt uit haar geografische ligging te verliezen. Het aantal punten waarop 's morgens structurele files worden vastgesteld neemt toe.

De alternatieve transportmodi zijn op dit ogenblik onvoldoende aantrekkelijk en water en spoor beschikken ook niet overal over voldoende capaciteit om de verwachte groei van het wegtransport op te vangen.

Aangezien de verdere ontwikkeling van weginfrastructuur het probleem niet alleen zal oplossen en bovendien een ernstige hypotheek legt op het bereiken van de andere strategische doelstellingen zijn forse investeringen nodig in infrastructuur en instrumenten die een modale verschuiving nastreven.

### Welke effecten willen we bereiken ?

Met deze doelstelling willen voor de verschillende modi volgende effecten nastreven :

- verbeterde reistijden (met als determinanten afstand en reissnelheid) ;
- een maatschappelijk en economisch verantwoorde kostprijs
- een hogere betrouwbaarheid bij gebruik.

**Doelstelling 2 :**

**De mogelijkheid tot verplaatsing voor eenieder op een selectieve manier waarborgen om volwaardig deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven.**

**Omschrijving :**

Onder deze doelstelling verstaan we de **selectieve** uitbouw van alternatieve vervoersmogelijkheden om te voorkomen dat :

- het verplaatsingspatroon in hoofdzaak gedomineerd blijft door auto afhankelijke verplaatsingen;
- bepaalde maatschappelijke groepen die niet over een wagen (kunnen/wensen) beschikken hun noodzakelijke verplaatsingsbehoefte niet ingevuld zien.

Onder **selectief** verstaan we ook hier :

- het aanbieden van het meest efficiënte transportmiddel voor elke doelgroep rekening houdend met de andere strategische doelstellingen. De efficiëntie waarmee transportmiddelen kunnen ingezet worden varieert in functie van het tijdstip van verplaatsing, de aard van de verplaatsing, de vertrek- en bestemmingsplaats en de betrokken doelgroep.

**Waarom strategisch ?**

Mobiliteit is een basisvoorwaarde voor een volwaardige participatie aan het maatschappelijk leven. Teveel wordt hierbij uitsluitend in termen van automobilité gedacht. Ook al ligt het aantal gezinnen in Vlaanderen dat over minstens één wagen beschikt tussen de 70 en de 80 %, toch blijft 1 op 5 gezinnen voor hun verplaatsingen aangewezen op anderen of andere vervoersvormen. Bovendien leiden de ruimtelijke ontwikkelingen (suburbanisatie) maar ook de tendensen van schaalvergroting in onderwijs, dienstverlening en andere voorzieningen ertoe dat men zich over steeds grotere afstanden moet verplaatsen. In heel wat gevallen is het langzaam verkeer voor dit soort verplaatsingen of voor bepaalde doelgroepen geen alternatief meer.

**Welke effecten willen we bereiken ?**

Met deze doelstelling willen wij volgende beleidseffecten bereiken :

- de beschikbaarheid van alternatieve vervoersmogelijkheden
- een betaalbaar gebruik van deze vervoersmogelijkheden;
- voorkomen van vervoersarmoede.

**Doelstelling 3 :**

**De verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.**

**Omschrijving :**

Onder deze doelstelling verstaan we het ingrijpen op de verschillende componenten van het verkeerssysteem (mens/omgeving/voertuig) teneinde te komen tot een verhoogde veiligheid voor de verschillende gebruikers van de verkeersinfrastructuur.

**Waarom strategisch ?**

Op Europees vlak scoort België/Vlaanderen slecht wat het aantal doden betreft (10 de plaats). In 1998 deden zich in Vlaanderen ongeveer 33.581 verkeersongevallen voor met ongeveer 854 doden, meer dan 6.838 zwaar gewonden en ongeveer 39.446 lichtgewonden. Zowel in Nederland, Groot-Brittannië als in enkele Scandinavische landen is de verkeersveiligheid tweemaal hoger dan in Vlaanderen. Zowel om ethische als om economische redenen moet de verkeersonveiligheid dan ook verder worden teruggedrongen.

**Welke effecten willen we bereiken ?**

Met deze doelstelling willen we volgende effecten bereiken :

- Daling van het aantal letselongevallen (inzonderheid deze waarbij vrachtwagens en zwakke weggebruikers betrokken zijn) ;
- Daling van de ernst van de ongevallen ;
- Daling van het aantal verkeersslachtoffers.

**Doelstelling 4 :****Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.****Omschrijving :**

Onder deze doelstelling verstaan we het ingrijpen op de druk uitgaande van het gemotoriseerd verkeer (uitgedrukt in termen van volume, snelheid, emissieniveau, voertuigkarakteristieken,...) en de infrastructuur (uitgedrukt in termen van ruimtebeslag, ...) die maakt dat stedelijke gebieden in hun essentiële kenmerkende functies (wonen, handel, horeca, onderwijs,...) worden bedreigd of gehinderd .

**Waarom strategisch ?**

Zowel de milieuvervuiling , de verkeersdrukke als de onveiligheid op straat staan bij één derde van de bevolking in de top vijf van de meest belangrijke problemen<sup>13</sup>. Deze problemen doen zich vaak gezamenlijk voor in stedelijke gebieden en leiden niet alleen tot leegstand en verkrotting maar ook tot sociale fragmentatie<sup>14</sup>. Al deze problemen werken de verdere suburbanisatie in de hand en bijgevolg ook de mobiliteitsgroei (toename van het aantal verplaatsingen en de verplaatsingsafstand) evenals het autogebruik.

Door in te grijpen op het verkeersvolume (vooral van het autoverkeer), de wijze van inrichting van het openbaar domein, de wijze van inrichting van straten, de aard en samenstelling van het voertuigenpark, het rijgedrag, enz. kan de overheid een belangrijke positieve stimulans geven tot reductie van de verkeersdruk en de revitalisering van de steden.

**Welke effecten willen we bereiken ?**

Met deze doelstelling willen wij volgende effecten bereiken :

- daling van het aantal klachten met betrekking tot verkeershinder en –overlast ;
- vermindering van de gezondheidsrisico's (smogvormende stoffen, ....) ;
- daling van de/het verkeersonveiligheid(sgevoel) ;
- verruiming gebruiksmogelijkheden straten, pleinen, open ruimten, ....

**Doelstelling 5 :**

<sup>13</sup> Problemen bij de Vlamingen, Bron APS-survey, Vrind 1998

<sup>14</sup> Specifieke groepen trekken weg uit de centrale delen van de steden. De samenstelling van de bevolking wordt er, maar ook die in de periferie, eenzijdiger. Traditionele functies van de stad trekken weg naar locaties die comfortabeler met de wagen bereikbaar zijn. Deze concentratie van specifieke bevolkingsgroepen, afhankelijk van het inkomensniveau, gezins- en etnische kenmerken, weegt op de dynamiek en op de leefbaarheid van verschillende onderdelen van de stad. Door deze sociale segregatie, gecombineerd met een toename van restrykten en de minieme aandacht voor echte publieke ruimten, verdwijnen elementen als sociale controle. Dit gaat doorwegen op de sociale veiligheid en op de woonfunctie in het algemeen (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Min. van de Vlaamse Gemeenschap, p.55).

**Ondanks de toenemende mobiliteit de schade aan natuur en milieu terugdringen.**

### Omschrijving :

**Onder deze doelstelling verstaan we niet alleen het ingrijpen op het verkeersvolume, de modale keuze, de aard en samenstelling van het wagenpark en het rijgedrag om het energieverbruik en de emissieniveau te verlagen maar ook de wijze waarop infrastructuur worden aangelegd en beheerd.**

### Waarom strategisch ?

De transportsector is verantwoordelijk voor 21 % van het totale energieverbruik. De grootste energieverlinder in de transportsector is het wegverkeer (77 %). Het personenvervoer vertegenwoordigt 61 % van het energieverbruik door het wegverkeer. Opvallend is ook het aandeel van de luchtvaart, namelijk 16 %. De spoorwegen en de scheepvaart nemen respectievelijk 2 % en 5 % van het energieverbruik voor hun rekening.

Door technisch onvolmaakte verbrandingsprocessen draagt het wegverkeer bij tot 46 % van de emissies van vluchtige organische stoffen, 55 % van de NO<sub>x</sub> emissies, 4 % van de SO<sub>2</sub> emissies, 20 % van de totale CO<sub>2</sub> uitstoot, 70 % van de CO emissies en 21 % van de verspreiding van zwevend stof. Deze emissies dragen op hun beurt bij voor een belangrijk deel tot de klimaatsverandering (CO<sub>2</sub>), de fotochemische luchtverontreiniging (NO<sub>x</sub> en VOS) en de verzuring (NO<sub>x</sub> en SO<sub>2</sub>). Een aantal engagementen werden afgesloten om deze emissies terug te dringen. Vooral de naleving van de akkoorden van Kyoto (1997) zal in de toekomst voor problemen zorgen.

Door het uitgebreide infrastructuurnetwerk en de hieraan verbonden lintbebouwing is de open ruimte sterk gecompartmenteerd. Dit versnipperend effect heeft een aantasting van de biodiversiteit en van het voortbestaan van soorten tot gevolg. Ook inzake natuurbescherming werden diverse internationale overeenkomsten afgesloten<sup>15</sup>.

### Welke effecten willen we bereiken ?

<sup>15</sup> Europese richtlijn 79/409/EEG inzake het behoud van de vogelstand (vogelrichtlijn); Europese richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn); de Conventie van Ramsar, overeenkomst inzake watergebieden die van internationale betekenis zijn, in het bijzonder als woongebied voor watervogels; de Conventie van Bern, Het verdrag beoogt het behoud van bedreigde wilde dieren en planten en hun natuurlijk milieu in Europa en het mediterrane gebied, met bijzondere aandacht voor trekkende soorten (BS 29/12/90), de Conventie van Bonn beoogt de bescherming van trekkende wilde diersoorten (BS 29/12/90); de Conventie van Rio beoogt het behoud van de biodiversiteit en het duurzaam gebruik van de bestanddelen ervan (decreet 19 maart 1996 BS 24.05.1996), de Benelux overeenkomst van 8 juni 1982 die enkele intentieverklaringen omvat in het raam van een actief Benelux-beleid op het vlak van het leefmilieu, ....

**Met deze doelstelling willen wij volgende effecten bereiken :**

- Verminderd energieverbruik
- verminderde emissie van schadelijke stoffen en broeikasgassen
- beperking van de geluidshinder/lichthinder
- beperken van habitatfragmentatie en natuurschade

**4.4. De beleidsindicatoren**

Beleidseffecten	Indicatoren	Bronnen
-----------------	-------------	---------

**SD1: Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen**

<b>Verbeterde reistijden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bereikbaarheidsindex (samengesteld uit reistijden en kosten) voor alle modi</li> </ul>	
<b>Maatschappelijk en economisch draagbare kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bereikbaarheidsindex (samengesteld uit reistijden en kosten) voor alle modi</li> </ul>	
<b>Hoge betrouwbaarheid bij gebruik vervoerssystemen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gemiddeld aantal storingen voor gebruikers</li> <li>• gemiddelde tijdsduur van de storingen</li> </ul>	

Beleids effecten	Indicatoren	Bronnen
------------------	-------------	---------

**SD2: De mogelijkheid tot verplaatsen voor eenieder op een selectieve manier waarborgen om volwaardig deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven**

<b>De beschikbaarheid van Alternatieve Vervoersmogelijkheden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tijdtoegankelijkheid openbaar vervoer</li> <li>• ruimtetoeegankelijkheid openbaar vervoer</li> <li>• ruimtetoeegankelijkheid fietsnetwerken</li> </ul>	
<b>Betaalbaar gebruik van Vervoersmogelijkheden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• impact op gezinsbudget</li> <li>• reële vervoerskosten (index gecorrigeerd)</li> </ul>	
<b>Voorkomen van vervoersarmoede</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicator te ontwikkelen</li> </ul>	

Beleids effecten	Indicatoren	Bronnen
------------------	-------------	---------

**SD 3 : De verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers**

<b>Daling van het aantal letselongevallen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aantal letselongevallen, gedifferentieerd naar aard van de voertuigen (personenwagens, vrachtwagens, moto's, fiets,....)</li> </ul>	
<b>Daling van de ernst van de ongevallen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ernst van de verwonding, gedifferentieerd naar aard van de weggebruikers (fietsers, voetgangers, ...)</li> </ul>	
<b>Daling van het aantal verkeersslachtoffers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aantal verkeersslachtoffers, gedifferentieerd naar aard van de weggebruikers (fietsers, voetgangers, ...)</li> </ul>	

Beleidseffecten	Indicatoren	Bronnen
-----------------	-------------	---------

**SD 4 : Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren**

<b>Daling van het aantal klachten met betrekking tot verkeershinder en -overlast</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>aantal klachten met betrekking tot verkeer en vervoer</li> </ul>	
<b>Vermindering van de gezondheidsrisico's</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>indicator te ontwikkelen</li> </ul>	
<b>Daling van het verkeersonveiligheidsgevoel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>indicator te ontwikkelen</li> </ul>	
<b>Verruimde gebruiksmogelijkheden openbaar domein</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>indicator te ontwikkelen</li> </ul>	

Beleidseffecten	Indicatoren	Bronnen
-----------------	-------------	---------

**SD 5 : Ondanks de toenemende mobiliteit de schade aan natuur en milieu terugdringen**

<b>Verminderd energieverbruik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brandstofverbruik ten gevolge van verkeer en vervoer</li> </ul>	
<b>Verminderde emissies van schadelijke stoffen en broeikasgassen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>emissies ten gevolge van verkeer en vervoer (o.a. precursoren van ozon)</li> </ul>	
<b>Beperking van de hinder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>aantal (ernstig) geluidsgehinderden</li> <li>lichtpollutie ten gevolge van verkeer en vervoer</li> </ul>	



<b>Beperking van habitatfragmentatie en natuurschade</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• versnijdingsindex door infrastructuur gedifferentieerd naar aard van het doorsneden gebied</li><li>• natuurschade, indicator nog te ontwikkelen</li></ul>	
--	---	--

## **5. DE KRITISCHE SUCCESFACTOREN MET DE BEOOGDE BELEIDSEFFECTEN**

### **5.1. Inleiding**

Kritische succesfactoren (KSF's) geven aan welke essentiële voorwaarden dienen vervuld te worden om de strategische doelstellingen te kunnen realiseren. Zij geven aan welke terreinen van het beleid cruciaal zijn voor het bereiken van de strategische doelstellingen. Het identificeren van de KSF's vertrekt dus van de onderscheiden strategische doelstellingen.

Kritische succesfactoren hebben betrekking op een beperkt aantal werkingsvelden, interne of externe, waarin de overheid uitstekend moet presteren om de strategische doelstellingen te kunnen realiseren.

Na het identificeren van de kritische succesfactoren zullen hierna voor elk van de weerhouden KSF's de beleidseffecten in kaart worden gebracht. Het betreft hier de zichtbare resultaten die men dient vast te stellen wanneer aan de kritische succesfactor op afdoende wijze werd voldaan.

### **5.2 Weerhouden kritische succesfactoren**

**Om deze strategische doelstellingen te bereiken zijn maatregelen op diverse terreinen noodzakelijk. Deze maatregelen vormen tezamen het strategisch vernieuwingsbeleid.**

**Er worden tien kritische domeinen onderscheiden waarin maatregelen dienen genomen te worden :**

1. Het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag.
2. Het structureel beheren van het vervoersaanbod.
3. Het optimaal gebruik van de aangeboden verkeers- en vervoersinfrastructuur.
4. Specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers.
5. Beperken van de emissies van het transportsysteem.
6. Het optimaal inpassen van de verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving.
7. Het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren.
8. Het creëren van een maatschappelijk draagvlak.
9. Het doelmatig aanwenden van de middelen binnen elke modus en tussen de verschillende modi.
10. Voldoende middelen en sturende instrumenten om het beleid te realiseren.

## Matrix strategische doelstellingen – kritische succesfactoren

	<u>D1</u> Bereikbaarheid	<u>D2</u> Verplaatsings- mogelijkheden	<u>D3</u> Verkeersveilig- heid	<u>D4</u> Verkeersleefb- baarheid	<u>D5</u> Milieu - en natuurschade
<u>KSF1</u> Mobiliteitsvraag	X			X	X
<u>KSF 2</u> Vervoersaanbod	X	X			
<u>KSF 3</u> Opt. Gebruik	X	X		X	X
<u>KSF 4</u> Zwakke weggbr.		X	X		
<u>KSF 5</u> Emissies				X	X
<u>KSF 6</u> Inpassen infr.			X	X	X
<u>KSF 7</u> Bind. Afspraken	X		X	X	
<u>KSF 8</u> Draagvlak			X	X	
<u>KSF 9</u> Doelmatigheid	X	X			
<u>KSF 10</u> Midd. + instrum.	X	X	X	X	X

### 5.3 De fiches van de kritische succesfactoren

**Kritische succesfactor 1 :****Het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag.**

#### Omschrijving :

Hiermee bedoelen wij :

- een gericht ingrijpen op de ruimtelijke spreiding van wonen, economische activiteiten, diensten en voorzieningen;
- de substitutie van fysieke verplaatsingen door telecommunicatie- en informatietechnologie
- als de beïnvloeding van de tijdsordening van activiteiten.

Het uiteindelijke doel van deze kritische succesfactor is de noodzaak tot verplaatsing te verminderen, de verplaatsingsafstand te reduceren of de vraag beter te spreiden in de tijd.

#### Waarom kritisch ?

Door de steeds toenemende mobiliteitsvraag (uitgedrukt in aantal verplaatsingen en reizigerskilometers/tonkilometers) neemt ook de verkeersbelasting van de vervoerssystemen alsmear toe wat nu reeds op diverse plaatsen/tijdstippen aanleiding geeft tot capaciteitsproblemen (files, overbezetting bij het openbaar vervoer). Deze problemen liggen mee aan de basis van de problemen inzake bereikbaarheid, leefbaarheid en milieuhinder.

Door een oordeelkundige locatie van de te verwachten groei (wonen, werken, diensten, ....) kunnen bovendien gunstige condities gecreëerd worden voor het collectief of openbaar vervoer en voor zachte vervoersvormen.

#### Beleidseffecten :

- daling van de noodzaak tot verplaatsen
- reductie van de verplaatsingsafstand
- betere spreiding van de mobiliteitsvraag in de tijd (spitsverplaatsingen)

<b><u>Kritische succesfactor 2 :</u></b> <b>Het structureel beheren van het vervoersaanbod</b>
---

**Omschrijving :**

Onder deze kritische succesfactor wordt zowel :

- het aanpassen (geïntegreerde netten, hiërarchisch gestructureerde netten,...) en/of uitbreiden van het vervoersaanbod verstaan als
- een betere afstemming van de geboden vervoersalternatieven aan de wensen/vragen van de gewenste gebruikers (marktgericht denken en handelen, betrouwbaarheid, stiptheid, ...).

Het uiteindelijk doel van deze kritische succesfactor is de verkeers- en vervoersinfrastructuur te optimaliseren en uit te bouwen in functie van een gewenst « meergebruik » van de vervoersalternatieven. In de huidige omstandigheden zijn de zogenaamde vervoersalternatieven onvoldoende uitgebouwd om de concurrentie met het wegtransport aan te kunnen.

**Waarom kritisch ?**

Het vrijwaren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid, het inperken van de milieubelasting als vermijden van natuurschade is afhankelijk van o.a. de mate waarin een verschuiving optreedt van de groei van het wegtransport naar de zogenaamde alternatieve modi. Deze verschuiving kan zich pas voordoen wanneer voor de wagen volwaardige alternatieve vervoersmogelijkheden worden aangeboden. Deze kritische succesfactor kan niet los gezien worden van de vorige kritische succesfactor die een beheersing van de mobiliteitsvraag nastreeft.

Aanpassing en uitbreiding van het vervoersaanbod is niet alleen belangrijk in het kader van het bereiken van een modale verschuiving. Ook voor diegene die over geen wagen kunnen beschikken is het aanbieden van alternatieve vervoersmogelijkheden een noodzakelijke voorwaarde om maatschappelijke uitsluiting te voorkomen (strategische doelstelling 2).

**Beleidseffecten :**

- hierarchisch gestructureerde netten
- onderling geïntegreerde netten
- capaciteit in verhouding tot het gewenst gebruik
- hoog comfortniveau voor de gebruiker
- hoog serviceniveau door de aanbieder
- verbeterd veiligheidsniveau
- concurrentiële prijs

**Kritische succesfactor 3 :**  
**Het optimaal gebruik van de aangeboden verkeers- en vervoersinfrastructuur**Omschrijving :

Met deze kritische succesfactor wordt zowel :

- het stimuleren van het gebruik van de aangeboden vervoersalternatieven als
- het stimuleren van het efficiënt gebruik van de aangeboden vervoersinfrastructuur/-mogelijkheden bedoeld en
- het optimaal benutten van de aangeboden verkeers-/vervoerscapaciteit (o.a. via verkeersmanagement, vervoersmanagement, incidentmanagement, ...).

Het uiteindelijke doel van deze kritische succesfactor is vastgestelde inefficiënties op niveau van het gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen te vermijden.

Waarom kritisch ?

Zowel ten aanzien van het waarborgen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid als het inperken van de milieuhinder leert de praktijkervaring dat het louter aanbieden van alternatieve vervoersmogelijkheden een noodzakelijke maar geen voldoende voorwaarde is om te komen tot een gewijzigd verplaatsingsgedrag. Een beleid gericht op zowel het stimuleren van het gebruik van de aangeboden vervoersmogelijkheden als het efficiënt gebruiken van vervoermiddelen en beschikbare capaciteit van de vervoerssystemen is hiermee dan ook nauw verbonden.

Beleidseffecten :

- daling van de groei van het wegverkeer
- toename van het gebruik van de vervoersalternatieven
- hogere bezettings/beladingsgraad voertuigen
- betere benutting verkeers- en vervoersinfrastructuur
- verbeterde doorstroming
- vermijden van storende effecten (omleidingen, ongevallen, wegeniswerken,....)

<b><u>Kritische succesfactor 4 :</u></b> <b>Specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers</b>
---

### Omschrijving :

Onder deze kritische succesfactor verstaan we :

- het voorzien in de nodige infrastructuur/accomodatie voor voetgangers en fietsers uitgaande van de beperkingen/mogelijkheden van zwakke weggebruikers en hun kwetsbaarheid;
- het financieel aantrekkelijk maken van fiets- en voetgangersverplaatsingen ;
- het voorzien in de nodige faciliteiten voor zwakke weggebruikers ;
- het aanpassen van de regelgeving ten voordele van zwakke weggebruikers.

Het uiteindelijke doel van deze kritische succesfactor is de veiligheid voor deze doelgroep te verhogen en het fietsen en te voet gaan aantrekkelijk te maken.

### Waarom kritisch ?

In het Vlaamse gewest is het aandeel van de fietsers bij de verkeersslachtoffers ongeveer 14 %. Het aandeel van de voetgangers wordt geraamd op 7 %. Vooral de mortaliteit (aantal doden per 1000 slachtoffers) ligt bij voetgangers dubbel zo hoog (30 doden per 1000 slachtoffers) als bij fietsers (15 doden per 1000 slachtoffers) en automobilisten (17 doden per 1000 slachtoffers). Samen met bromfietsen vertegenwoordigen voetgangers en fietser ongeveer 45 % van het aantal doden en zwaar gewonden. In relatie tot de afgelegde kilometers is het aandeel van niet –autogebruikers erg hoog. Zowel naar de doelstelling met betrekking tot het waarborgen van de verplaatsingsmogelijkheden, het verhogen van de leefbaarheid als het verbeteren van de veiligheid kan beleidsmatig niet voorbij gegaan worden aan deze doelgroep.

### Beleidseffecten :

- toename fietsgebruik
- toename voetgangersverkeer
- hoger comfortniveau van fiets- en voetgangersinfrastructuur
- daling aantal ongevallen met voetgangers en fietsers

**Kritische succesfactor 5 :  
Beperken van de emissies van het transportsysteem****Omschrijving :**

Aanvullend op de maatregelen die ingrijpen op zowel het volume van het verkeer als de aard en de samenstelling ervan (zie KSF 1,2 en 3), bedoelen wij met deze kritische succesfactor :

- het ingrijpen in functie van een mogelijke versnelde vervanging van het wagenpark,
- het ingrijpen in functie van een mogelijke conversie van het wagenpark
- het ingrijpen op niveau van de inspectie en het onderhoud van de voertuigen of
- het ingrijpen op het rijgedrag.

Het uiteindelijke doel van deze kritische succesfactor is het nastreven van een reductie van de emissies op lokaal of regionaal schaalniveau.

**Waarom kritisch ?**

Door België./Vlaanderen werden een aantal internationale overeenkomsten afgesloten om de emissies van bepaalde stoffen terug te dringen. Ook vanuit de transportsector (wegverkeer, lucht- en scheepvaart) wordt een bijdrage verwacht (zie strategische doelstelling 5). Bij ongewijzigd mobiliteitsbeleid zal, ondanks de technische verbeteringen aan de voertuigen en de brandstoffen, het aandeel van het wegvervoer in de nationale emissiewaarden verder blijven toenemen.

Een aantal van deze stoffen bedreigen bovendien de gezondheid zodat het ingrijpen op het emissieniveau van voer- en vaartuigen tegelijk een noodzakelijke voorwaarde is voor het bereiken van de doelstellingen inzake verkeersleefbaarheid.

**Beleideffecten :**

- daling van de verkeersemissies
- vermindering van het aantal gehinderden



**Kritische succesfactor 6 :****Het optimaal inpassen van de verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving****Omschrijving :**

Met deze kritische succesfactor bedoelen wij :

- inpassing van de infrastructuur vanuit verkeersplanologische oogpunt ;
- een grotere inpassing van de verkeersinfrastructuur in het lokaal ruimtelijk beleid ;
- het realiseren van meer ruimtelijke kwaliteit door voldoende aandacht voor vormgeving, aankleding, groen, ... bij (her)inrichting van verkeers- en vervoersinfrastructuur
- het behoud of zelfs verhogen van de bestaande natuurwaarden door inrichting en beheer van verkeers- en vervoersinfrastructuur

**Waarom kritisch ?**

De wijze waarop infrastructuur wordt aangelegd is bepalend voor de mate waarin de aanwezigheid ervan al dan niet als storend voor zijn omgeving (stedelijk milieu, open ruimte) wordt ervaren. De wijze waarop verkeers- en vervoersinfrastructuur wordt aangelegd is bijgevolg kritisch voor het bereiken van zowel de doelstelling met betrekking tot de veiligheid, de leefbaarheid als het verminderen van de natuur en milieudruk.

**Beleidseffecten :**

- inperken van storingsinvloeden ten gevolgen van verkeer en infrastructuur
- bijdragen tot het verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit
- bijdragen tot het behoud van de biodiversiteit

**Kritische succesfactor 7 :****Het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren****Omschrijving :**

Onder deze kritische succesfactor verstaan we :

- het aangaan van concrete en wederzijds bindende engagementen tussen beleidsactoren op de verschillende beleidsniveaus, binnen de verschillende domeinen van het mobiliteitsbeleid en op basis van de gewenste ruimtelijke structuur zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ;
- een nauwe samenwerking en overleg met de op de markt actieve partners (bedrijven, verladers, ....)

met het oog op een gecoördineerd en slagkrachtig mobiliteitsbeleid.

**Waarom kritisch ?**

Bij het mobiliteitsbeleid zijn meerdere overheden en actoren actief en zijn de bevoegdheden gespreid over de verschillende bestuursniveaus. Om voor de burger en het bedrijfsleven tot concrete en tastbare resultaten te komen inzake bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en milieuhinder, is er tussen de verschillende beleidsactoren, op de verschillende beleidsniveaus en binnen de verschillende domeinen van het mobiliteitsbeleid een doelgerichte samenwerking nodig waarbij afspraken worden gemaakt en nageleefd en de respectievelijke taken, inclusief de hieraan verbonden rechten en verplichtingen, eenduidig worden vastgelegd.

**Beleidseffecten :**

- coherent beleid
- verhoging effectiviteit/efficiëntie van projecten en investeringen

<b><u>Kritische succesfactor 8 :</u></b> <b>Het creëren van een maatschappelijk draagvlak</b>
--

### Omschrijving :

Hieronder verstaan we :

- het voeren van een gerichte communicatie naar
- en het verlenen van gestructureerde inspraak aan de bij het mobiliteitsbeleid betrokken doelgroepen.

De bedoeling is te komen tot een wervend mobiliteitsbeleid dat steunt op wederzijdse verstandhouding van de bij het mobiliteitsbeleid betrokken actoren en door de bevolking wordt aanvaard en gedragen.

### Waarom kritisch ?

Om concrete resultaten te behalen inzake bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en milieuhinder is de overheid afhankelijk van de bereidheid van zowel het individu als de bedrijven om hun gedrag aan te passen . Een gedragsaanpassing zowel op niveau van het individu als op niveau van de ondernemingen is gewenst ten aanzien van de keuze van vervoermiddel, het rijgedrag, de rijstijl, het tijdstip van verplaatsingen, de keuze van woonplaats, locatie van de onderneming, het efficiënt omgaan met vervoermiddelen, het respecteren van rij- en rusttijden, het vermijden van overbelading, enz.. In een aantal gevallen zal de overheid hierbij gebruik kunnen maken van eerder 'zachte' maatregelen. Veelal volstaat dit niet en dient men zijn toevlucht te nemen tot zogenaamde 'harde' of 'ontradende' maatregelen. Vooral ten aanzien van deze laatste groep van maatregelen stelt zich een probleem.

### Beleidseffecten :

- aanvaarding van de maatregelen door bevolking
- maatregelen gedragen door actoren (beleids- en maatschappelijke actoren)

**Kritische succesfactor 9 :**

Het doelmatig aanwenden van de middelen binnen elke modus en tussen de verschillende modi

**Omschrijving :**

Hiermee bedoelen wij :

- een selectief investeringsbeleid ten aanzien van de verschillende modi
- en de besteding van de middelen binnen elke modus op basis van objectieve criteria.

Het uiteindelijk doel hierbij is een gerichte en verantwoorde aanwending van de middelen evenals een verhoging van het rendement van deze investeringen.

**Waarom kritisch ?**

De beperkte middelen in vergelijking met de omvang van de mobiliteitsproblematiek (bereikbaarheid, verplaatsingsmogelijkheden, leefbaarheid, veiligheid en het inperken van milieu en natuurschade) dwingt de overheid tot het maken van eenduidige keuzen, het stellen van prioriteiten evenals de verantwoording hiervan en het vervolgens zo doelmatig mogelijk (hoogste rendement) aanwenden van de beschikbare middelen. Dit betekent dat afgestapt wordt van verdeelsystemen waarbij budgetten versnipperd worden.

**Beleidseffecten :**

- herpositionering van de middelen in functie van de beleidsdoelstellingen
- besteding van de middelen op basis van objectieve criteria
- kostprijs transparantie van aangewende middelen
- verhoging van de kosten/batenratio van investeringen
- effectevaluatie van de bestede middelen

**Kritische succesfactor 10 :****Voldoende middelen en sturende instrumenten om het beleid te realiseren****Omschrijving :****Hiermee bedoelen wij het voorzien in :**

- de nodige middelen (mensen + geld)
- en de nodige instrumenten (analyse instrumenten, sturings/bijsturingsinstrumenten, handhavinginstrumenten, alternatieve financieringssystemen, ....)

om het mobiliteitsbeleid tot uitvoering te brengen.

**Waarom kritisch ?**

Door het uitblijven in het verleden van investeringen inzake infrastructuur en voornamelijk op vlak van de vervoersalternatieven werd een achterstand opgebouwd die nu dient ingehaald te worden. Omvangrijke investeringen zijn nodig wil men vermijden dat problemen (bereikbaarheid, leefbaarheid, ...) escaleren.

Niet alleen de financiële middelen zijn belangrijk ook het investeren in mensen (uitbreiding/herschikking personeelskaders, opleiding, ...) en het ontwikkelen van een beleidsinstrumentarium is nodig om de nieuwe uitdagingen inzake mobiliteit, zoals ze momenteel worden gedefinieerd, aan te kunnen.

**Beleids effecten :**

- verruimde financiële mogelijkheden
- aan taakstelling aangepaste personeelskaders
- het kunnen sturen en bijsturen van het beleid

## 5.4. De Beleidsindicatoren

Beleideffecten	Indicatoren	Bronnen
----------------	-------------	---------

### KSF 1 : Het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag

Daling van de noodzaak tot verplaatsen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gemiddeld aantal verplaatsingen per motief van verplaatsing</li> </ul>	
Reductie van de verplaatsingsafstand	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gemiddelde afgelegde afstand per motief van verplaatsing</li> </ul>	
Spreiding mobiliteitsvraag in tijd	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aantal verplaatsingen gedifferentieerd naar tijdstip van verplaatsing</li> </ul>	

Beleideffecten	Indicatoren	Bronnen
----------------	-------------	---------

### KSF 2 : Het structureel beheren van het vervoersaanbod

Hiërarchisch Gestructureerde netten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicator te ontwikkelen</li> </ul>	
Onderling geïntegreerde netten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicator te ontwikkelen</li> </ul>	
Capaciteit van de verkeers- En vervoerssystemen i.f.v. het gewenst gebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicator te ontwikkelen</li> </ul>	
Hoog comfortniveau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicator te ontwikkelen</li> </ul>	
Hoog serviceniveau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicator te ontwikkelen</li> </ul>	
Verbeterd veiligheidsniveau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicator te ontwikkelen</li> </ul>	
Concurrentiële prijs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicator te ontwikkelen</li> </ul>	

Beleidseffecten	Indicatoren	Bronnen
-----------------	-------------	---------

**KSF 3 : Optimaal gebruik van de aangeboden verkeers- en vervoersinfrastructuur**

Hogere bezettings- en beladingsgraden voertuigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bezettingsgraad voertuigen per motief van verplaatsing</li> <li>• beladingsgraad voer- en vaartuigen gedif. naar binnenlands en internationaal vervoer</li> </ul>	
Betere benutting verkeers- en vervoersinfrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensiteit/capaciteitsverhouding gedif. in tijd</li> </ul>	
Verbeterde doorstroming	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijsnelheden gedif. in tijd</li> </ul>	
Vermijden van storende effecten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal incidenten (ongevallen, omleidingen, wegniswerken, .....)</li> </ul>	
Daling van de groei van het wegverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voertuigkilometers over de weg</li> </ul>	
Toename verkeersvolume alternatieven	<ul style="list-style-type: none"> <li>• reizigerskilometers vervoersalternatieven</li> <li>• tonkilometers alternatieven</li> </ul>	

Beleidseffecten	Indicatoren	Bronnen
-----------------	-------------	---------

**KSF 4 : Specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers**

Toename van het fietsgebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• modal split personenverkeer</li> </ul>	
Toename van het voetgangersverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• modal split personenverkeer</li> </ul>	
Hoger comfortniveau fiets en voetgangersinfrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % fiets- en voetpaden dat voldoet aan vooraf bepaalde kwaliteitscriteria</li> </ul>	
Daling van het aantal ongevallen met voetgangers en fietsers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn</li> <li>• aantal ongevallen waarbij voetgangers betrokken zijn</li> </ul>	

Beleidseffecten	Indicatoren	Bronnen
-----------------	-------------	---------

**KSF 5: Beperken van de emissies van het transportsysteem**

Daling van de emissies	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uitstoot SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, NMVOS, NH<sub>3</sub>, PM, PAK, zware metalen, dioxine en vermindering van de precursoren van ozon</li> </ul>	
Terugdringen geluids- en trillingshinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aantal geluidsgehinderden</li> <li>• aantal gehinderden t.g.v. trilling</li> </ul>	

Beleidseffecten	Indicatoren	Bronnen
-----------------	-------------	---------

**KSF 6 : Het optimaal inpassen van de verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving**

Inperken van storingsinvloeden ten gevolgen van verkeer en vervoer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicatoren in overeenstemming met Milieuraapport en Natuurrapport Vlaanderen</li> </ul>	
Bijdrage tot het verbeteren van de stedelijke leefbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verkeersleefbaarheidsindex te ontwikkelen</li> </ul>	
Bijdragen tot het behoud van de biodiversiteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicator te ontwikkelen</li> </ul>	

Beleidseffecten	Indicatoren	Bronnen
-----------------	-------------	---------

**KSF 7 : Het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren**

Coherent beleid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indicator te ontwikkelen</li> </ul>	
Verhoging effectiviteit en efficiëntie van projecten en investeringen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indicator te ontwikkelen</li> </ul>	



Beleidseffecten	Indicatoren	Bronnen
-----------------	-------------	---------

**KSF 8 : Het creëren van een maatschappelijk draagvlak**

Aanvaarding maatregelen door de bevolking	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indicator te ontwikkelen</li> </ul>	
Maatregelen gedragen door Actoren (beleidsactoren en maatschappelijke actoren)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indicator te ontwikkelen</li> </ul>	

Beleidseffecten	Indicatoren	Bronnen
-----------------	-------------	---------

**KSF 9: Het doelmatig aanwenden van de middelen binnen elke modus en tussen de verschillende modi**

Herpositionering van middelen in functie van beleidsdoelstellingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>% aandeel van de middelen dat overheen de modi werd toebedeeld op basis van de principes van doelmatigheid</li> </ul>	
Besteding van de middelen Op basis van objectieve criteria	<ul style="list-style-type: none"> <li>% aandeel van de financiële middelen dat werd besteed op basis van een objectieve behoeftenanalyse</li> </ul>	
Kostprijs transparantie van aangewende middelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>% aandeel middelen onderworpen aan (principes) analytische boekhouding</li> </ul>	
Verhoging van de kosten/batenratio van de investeringen	<ul style="list-style-type: none"> <li>% aandeel van de investeringen onderworpen aan (principes) doelmatigheidsanalyse</li> </ul>	
Effectevaluatie bestede middelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>% aandeel van de investeringen onderworpen aan effectevaluatie</li> </ul>	

Beleidseffecten	Indicatoren	Bronnen
-----------------	-------------	---------

**KSF 10 : Voldoende middelen en sturende instrumenten om het beleid te realiseren**

Verruimde financiële Middelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• omvang van de te besteden financiële middelen</li> </ul>	
Aan taakstelling aangepast personeelskaders	<ul style="list-style-type: none"> <li>• werkbelasting personeel (staalkaart)</li> <li>• opleidingsniveau personeel (staalkaart)</li> </ul>	
Het kunnen sturen en bijsturen van het beleid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aard van het bestaande beleidsinstrumentarium</li> <li>• de effectiviteit van het beleidsinstrumentarium</li> </ul>	

**6. DE STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN-BELEIDSEFFECTEN MATRICES  
ALS STURINGS- EN OPVOLGINGSINSTRUMENTEN**

SD 1 : Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen							
<u>OMSCHRIJVING :</u>							
Onder deze doelstelling verstaan we “het <b>doelgericht</b> en <b>selectief</b> ten aanzien van de modi investeren in transportsystemen voor het economisch verkeer teneinde de gewenste economische groei te ondersteunen en economische verliezen te vermijden”. Deze economische verliezen kunnen zowel optreden op bedrijfsniveau als gevolg van o.a. de toegenomen reistijden, als op macro-economisch niveau als gevolg van o.a. de-/herlocalisatie van ondernemingen.	Verbeterde reistijden	Maatschappelijk en economische verantwoordelijke kostprijs	Hogere betrouwbaarheid bij gebruik	Status	Kwaliteit		
Externe vervoers- en verkeerskosten internaliseren en prijsmaatregelen nemen		X					
Opstellen invoeringsplan netmanagement voor personen- en goederenverkeer	X		X				
Uitbouw van het openbaar stadsvervoer	X						
Verwezenlijken van doorstroming met het openbaar vervoer	X		X				
Realiseren van ontbrekende schakels	X		X				
Realiseren van verkeersbeheer met behulp van telematica	X						
Versnelde invoering van nieuwe technologie	X		X				
Verbeteren van communicatie met de weggebruikers			X				
Verwijderen van knelpunten in het waterwegennet			X				
Opnieuw in goede staat brengen van de waterweg			X				
Invoeren van verkeersgeleiding voor de binnenvaart	X		X				
Invoeren van minimale dienstverlening op centrale assen in het waterwegennet	X						
Verbeteren van de maritieme toegankelijkheid			X				
Verminderen van de aanloopkosten in de havens		X					
Bindende afspraken met de federale overheid	X						
Bindende afspraken met de bedrijfswereld	X						
Bindende afspraken met andere gewesten	X	X					
Verwezenlijken van het mobiliteitsplan Vlaanderen	X	X	X				
Onderzoek van de mogelijkheden tot publiek-private samenwerking		X					

SD 2 : De mogelijkheid tot verplaatsing voor eenieder op een selectieve manier waarborgen om volwaardig deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven.							
<u>OMSCHRIJVING :</u>							
<p>Onder deze doelstelling verstaan we de <b>selectieve</b> uitbouw van alternatieve vervoersmogelijkheden om te voorkomen dat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het verplaatsingspatroon in hoofdzaak gedomineerd blijft door auto afhankelijkke verplaatsingen;</li> <li>- bepaalde maatschappelijke groepen die niet over een wagen (kunnen/wensen) beschikken hun noodzakelijke verplaatsingsbehoefte niet ingevuld zien.</li> </ul>							
Beschikbaarheid alternatieve vervoersmogelijkheden	Betaalbaar gebruik vervoersmogelijkheden	Voorkomen van vervoersarmoede	Status	Kwaliteit			
Realiseren van de plannen voor basismobiliteit	X						
Uitbouwen van het openbaar (voor)stadsvervoer	X	X					
Invoeren van gratis openbaar vervoer voor 65 +		X					
Onderzoek naar de mogelijkheid tot invoering van mobiliteitseffectenrapport	X						
Evenwichtige herinrichting van de doortochten en stedelijke invalswegen	X						
Het realiseren van fietspadennetwerk	X						
Verwezenlijken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen	X	X					
Verder uitbouwen van het convenantbeleid	X	X					
Toezen op de naleving van het convenantenbeleid	X						
Bindende afspraken met de bedrijfswereld	X						
Bindende afspraken met de andere gewesten	X	X					
De mobiliteitsraad Vlaanderen oprichten	X	X					
Ontwikkelen van een op de gebruiker gericht informatiesysteem	X						



**SD 4 : Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.**

**OMSCHRIJVING :**

Onder deze doelstelling verstaan we het ingrijpen op de druk uitgaande van het gemotoriseerd verkeer (uitgedrukt in termen van volume, snelheid, emissieniveau, voertuigkarakteristieken,...) en de infrastructuur (uitgedrukt in termen van ruimtebeslag, ...) die maakt dat stedelijke gebieden in hun essentiële kenmerkende functies (wonen, handel, horeca, onderwijs,...) worden bedreigd of gehinderd.

[illegible]





## **7. DE KSF MATRIXEN ALS STURINGS EN OPVOLGINGSINSTRUMENT VOOR DE OPERATIONELE PLANNINGSCYCLUS**

KSF 1: Het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag						
<b>OMSCHRIJVING :</b>						
<p>Hiermee bedoelen wij :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• een gericht ingrijpen op de ruimtelijke spreiding van wonen, economische activiteiten, diensten en voorzieningen;</li> <li>• de substitutie van fysieke verplaatsingen door telecommunicatie- en informatietechnologie</li> <li>• als de beïnvloeding van de tijdsordening van activiteiten.</li> </ul> <p>Het uiteindelijke doel van deze kritische succesfactor is de noodzaak tot verplaatsing te verminderen, de verplaatsingsafstand te reduceren of de vraag beter te spreiden in de tijd.</p>						
Daling noodzaak tot verplaatsen	X		Betere spreiding mobiliteitsvraag in tijd		Status	Kwaliteit
Starten en evalueren van proefprojecten binnen de administraties van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap			X			
Mogelijkheid tot invoeren Mobiliteitseffectenrapport		X				
Externe vervoers- en verkeerskosten internaliseren en prijsmaatregelen	X		X			

KSF 2: Het structureel beheeren van het vervoersaanbod									
<b>OMSCHRIJVING :</b>  Onder deze kritische succesfactor wordt zowel : <ul style="list-style-type: none"> <li>• het aanpassen (geïntegreerde netten, hiërarchisch gestructureerde netten,...) en/of uitbreiden van het vervoersaanbod verstaan als</li> <li>• een betere afstemming van de geboden vervoersalternatieven aan de wensen/vragen van de gewenste gebruikers (marktgericht denken en handelen, betrouwbaarheid, stiptheid, ...).</li> </ul> Het uiteindelijke doel van deze kritische succesfactor is de verkeers- en vervoersinfrastructuur te optimaliseren en uit te bouwen in functie van een gewenst « meergebruik » van de vervoersalternatieven. In de huidige omstandigheden zijn de zogenaamde vervoersalternatieven onvoldoende uitgebouwd om de concurrentie met het wegtransport aan te kunnen.	Hiërarchisch gestructureerde netten	Onderling geïntegreerde netten	Capaciteit vervoerssystemen in verhouding tot gewenst gebruik	Hoog comfortniveau	Hoog serviceniveau	Verbeterd veiligheidsniveau	Concurrentiële prijs	Status	Kwaliteit
	Implementatieplan netmanagement voor personen en goederenverkeer	X	X	X	X	X	X		
	Realisatie van de plannen voor basismobiliteit (openbaar vervoer/fietsers,...)		X	X	X	X			
	De uitbouw van het (voor)stadsvervoer.		X	X	X				
	Investeren interne veiligheid openbaar vervoer					X			
	Invoeren gratis openbaar vervoer voor 65 +						X		
	Realiseren van ontbrekende schakels	X	X	X		X			
	Structureel onderhoud wegen			X	X	X			
	Verwijderen knelpunten waterwegennet								
	Terug in goede staat brengen waterweg			X	X				
	Invoeren verkeersbegeleiding binnenvaart			X	X	X			
	Invoeren minimale dienstverlening op centrale assen in het waterwegennetwerk			X	X				
	Verbeteren maritieme toegankelijkheid			X	X				
	Vermindering aanloopkosten havens						X		



KSF 4 : Specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers							
<b>OMSCHRIJVING :</b>  Onder deze kritische succesfactor verstaan we : <ul style="list-style-type: none"> <li>• het voorzien in de nodige infrastructuur/accomodatie voor voetgangers en fietsers uitgaande van de beperkingen/mogelijkheden van zwakke weggebruikers en hun kwetsbaarheid;</li> <li>• het financieel aantrekkelijk maken van fiets- en voetgangersverplaatsingen ;</li> <li>• het voorzien in de nodige faciliteiten voor zwakke weggebruikers ;</li> <li>• het aanpassen van de regelgeving ten voordele van zwakke weggebruikers.</li> </ul> Het uiteindelijke doel van deze kritische succesfactor is de veiligheid voor deze doelgroep te verhogen en het fietsen en te voet gaan aantrekkelijk te maken.	Toename fietsgebruik	Toename voetgangersverkeer	Hoger comfortniveau fiets- en voetgangersinfrastructuur	Daling ongevallen met voetgangers en fietsers	Status	Kwaliteit	
	Evenwichtig herinrichten van de doortochten en de stedelijke invalswegen	X	X	X	X		
	Het realiseren van fietspadennetwerken	X		X	X		
	Zie ook project realiseren van de plannen voor basismobiliteit	X	X	X			
	Zie ook project herinrichten van zwarte punten en zones				X		



## KSF 6 : Het optimaal inpassen van de verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving

[illegible]

<b>KSF 7 : Het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren</b>						
<b><u>OMSCHRIJVING :</u></b>	<b>Coherent beleid</b>	<b>Verhoging effectiviteit van projecten en investeringen</b>	<b>Verhoging efficiëntie van projecten en investeringen</b>	<b>Status</b>	<b>Kwaliteit</b>	
<p>Onder deze kritische succesfactor verstaan we :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het aangaan van concrete en wederzijds bindende engagementen tussen beleidsactoren op de verschillende beleidsniveaus, binnen de verschillende domeinen van het mobiliteitsbeleid en op basis van de gewenste ruimtelijke structuur zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ;</li> <li>• een nauwe samenwerking en overleg met de op de markt actieve partners (bedrijven, verladers, ....)</li> </ul> <p>met het oog op een gecoördineerd en slagkrachtig mobiliteitsbeleid.</p>	X	X				
Verwezenlijken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen						
Verder uitbouwen convenantbeleid		X	X			
Toezicht op de naleving convenantbeleid		X	X			
Bindende afspraken maken met de federale overheid	X	X				
Bindende afspraken maken met de bedrijfswereld	X	X				
Bindende afspraken maken met andere gewesten	X	X				



## KSF 8: Het creëren van een maatschappelijk draagvlak

[illegible]

[illegible]

[illegible]

**OMSCHRIJVING :**

Hiermee bedoelen wij het voorzien in :

- de nodige middelen (mensen + geld)
  - en de nodige instrumenten (analyse instrumenten, sturings/bijsturinginstrumenten, handhavingssystemen, alternatieve financieringssystemen, ....)
- om het mobiliteitsbeleid tot uitvoering te brengen.

[illegible]

## **8. EERSTE AANZET TOT HET DEFINIEREN VAN STRATEGISCHE PROJECTEN**

### **8.1. Inleiding**

Op basis van de uitkomst van het strategisch planningsproces dient men concrete acties op te zetten, enerzijds om de strategische doelstellingen van de minister te realiseren en anderzijds om de voorwaarden, gesteld door de kritische succesfactoren, in te vullen.

Wanneer men op deze wijze mogelijke acties gaat definiëren, kan het zijn dat zij onderling een zekere samenhang of onderlinge afhankelijkheid vertonen. Een actie kan namelijk een deel zijn van een bovenliggende actie of gericht zijn op de realisatie van een andere. In eerste instantie beperken wij ons hier nu op de acties van het hoogste niveau die rechtstreeks de realisatie van een strategische doelstelling en/of van een kritische succesfactor onderbouwen. We noemen deze acties 'strategische projecten'.

Het operationeel planningsproces bestaat erin om deze strategische projecten te identificeren en te omschrijven op daartoe specifiek voorziene projectfiches.

Bij het onderzoek naar mogelijke strategische projecten kan aan twee zaken worden gedacht:

- vooreerst: welke zijn de specifieke resultaten die dienen gerealiseerd te worden binnen de huidige activiteiten van de entiteit (administratie, VWI, VOI, ...)? Het gaat hier dus essentieel over een te bereiken bijzonder prestatieniveau. Het bereiken van dit hogere prestatieniveau zal uiteraard niet vanzelf tot stand komen. Hiervoor zullen bijzondere maatregelen dienen getroffen te worden, die meestal projectmatig kunnen worden gerealiseerd;
- anderzijds zijn er strategische doelstellingen en/of kritische succesfactoren die enkel maar gerealiseerd zullen kunnen worden mits het ontwikkelen van nieuwe belangrijke instrumenten of programma's voor het beleidsdomein of door de implementatie van entiteits-overschrijdende activiteiten.

Strategische projecten kunnen een tijdshorizon hebben van meerdere jaren. We beschouwen hier een tijdshorizon tot ca. 5 jaar.

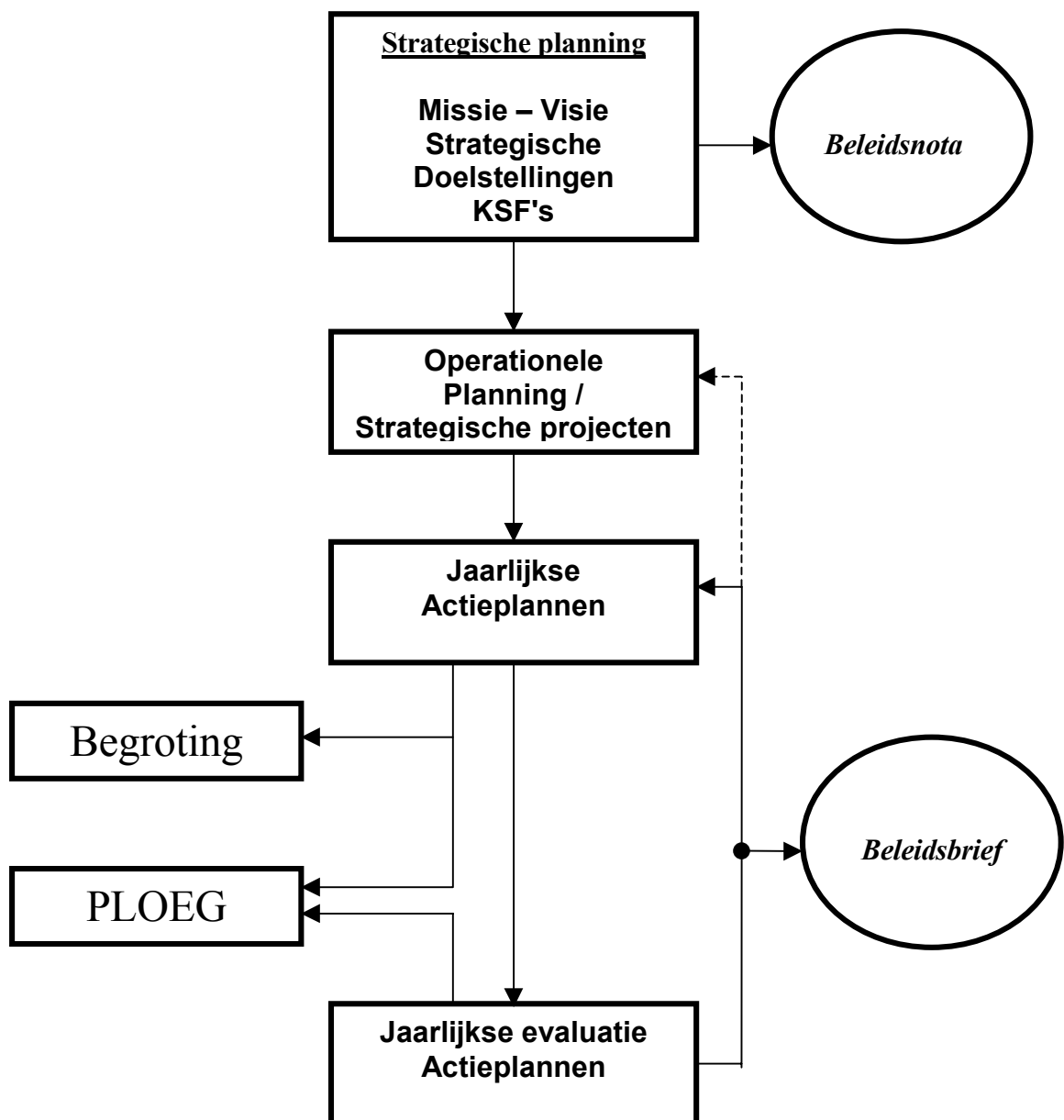
Aanvullend aan de strategische doelstellingen en aan de kritische succesfactoren formuleerden de meeste strategische planningsteams een reeks concrete voorstellen van te nemen initiatieven of uit te werken strategische projecten. Het was voor de planningsteams hierbij geenszins de bedoeling om hierbij volledigheid na te streven en op het terrein te komen van de operationele planning (die dient te gebeuren door de lijnmanagers – leidend ambtenaren, afdelingshoofden,...). De bedoeling van de strategische planningsteams was om de in het team ontstane concrete voorstellen mee te geven aan de entiteiten en in het bijzonder de aandacht te trekken op enkele entiteitsoverschrijdende strategische projecten. Het definitief vastleggen en omschrijven van de strategische projecten is evenwel het voorwerp van de operationele planningscyclus.

De hierna weergegeven ideeën in verband met mogelijke strategische projecten zijn in eerste instantie indicatief. Het is op basis van de voorstellen van de onderscheiden administraties, VWI's en VOI's dat de minister in het kader van een Vlaams statistisch meerjarenprogramma definitieve voorstellen aan de regering zal doen.

Voor de jaarlijkse planning zal later nagegaan worden welke acties met betrekking tot deze strategische projecten elk jaar moeten doorgevoerd worden.

Dit is tevens een aanknopingspunt zowel voor de begrotingscyclus als voor de cyclus met betrekking tot het prestatie-managementsysteem PLOEG.

*De planmatige interactie in een geïntegreerde beleidscyclus wordt schematisch weergegeven:*





- Het niet-verplaatsen financieel stimuleren
- Mobiliteitseffectrapportering
- Flankerende maatregelen
- Oprichting mobiliteitsraad
- Structureren van het middenveld via Mora

Mogelijke maatregelen op de vervoersmarkt zijn :

- marktgericht aanbod
- autodelen
- basismobiliteit (O.V.),
- substitutie zware buslijnen door tramexploitatie
- overstap- en overslagfaciliteiten
- informatie- en positioneringssystemen
- internaliseren externe kosten
- verhoging service door beheerder waterweg
- afspraken met verantwoordelijken goederenvervoer
- afspraken met Europese en Federale instanties
- opmaak mobiliteitsplan goederenvervoer met havenbesturen
- uitbouw van voorstedelijk vervoer
- samenwerking gemeenten en provincies
- samenwerking tussen spoor en binnenvaart
- samenwerking voor uitbouw parkeerbeleid
- organisatie publiek private samenwerking
- tarievenbeleid
- voldoende middelen voor onderhoud
- Opvolging naleving mobiliteitsconvenant
- Gerichte en professionele communicatie naar doelgroepen
- Beter structureren van doelgroepenbeleid
- Inspraak
- Gestructureerd opvangen van signalen
- Bedrijfsvervoersplannen
- Vermijden van leegrijden
- Modernisering wagenpark
- Retrofit-toepassingen wagens (roetfilters, ...)
- Inperken lawaaioverlast luchthavens
- Emissievoorwaarden luchtvloot
- Maatregelen gebruik kerosine
- Rijbewijs met punten
- Opleiding chauffeurs
- kledkamers, douches op werklocaties
- Goed werkende voorbeeldprojecten

Mogelijke maatregelen op de verkeersmarkt zijn :

- Realiseren van ontbrekende schakels
- Herinrichten wegen/waterwegen volgens categorie
- Herinrichting stedelijke invalswegen
- Geluidsbeperkende maatregelen
- Oprichting geluidshinderfonds
- Hergebruik gronden voor geluidsschermen
- Gebruik milieuvriendelijke producten bij onderhoud, aanleg en beheer
- Behandeling afvalwater infrastructuur
- Gebruik strooizouten
- Voorkomen verdrogingseffecten
- Natuurtechnische milieubouw
- Goede omleidingswegen/alternatieve routes
- Verkeersbeheerssystemen
- doorstroming
- Management van incidenten, wegeniswerken, harmonisering snelheden
- Informatietechnologie
- Uitbreiding bevoegdheden handhaving
- Controle op gebruik en naleving wet- en regelgeving
- Verkeersarm maken van centra
- doortochten
- fietspadennetwerken
- voetpadennetwerken
- oversteekplaatsen
- voorzieningen voor minder validen (visueel, auditief, fysiek)
- herinrichting wegen ten voordele fietsers en voetgangers
- Opvolging naleving mobiliteitsconvenant
- doorstroming O.V.(verkeerslichtenbeïnvl., vrije busbanen, ...)
- protocol akkoord voor verkeersbeheer
- Afspraken over inperken hinder tussen wegbeheerders, nutsmaatschappijen, andere overheden
- Afspraken in verband met ruiming van waterlopen
- Afspraken in verband met lozing in waterlopen
- Inperken overstromingsrisico's
- samenwerking gemeenten en provincies
- Objectieve behoeftenanalyse voor alle modi
- Integratie van programma's binnen en tussen modi
- Consequent toepassen doelmatigheidsanalyse
- Financiële begroting
- Economische en analytische boekhouding
- Termijn inkorten van realisaties (projecteffectiviteit)
- Verhoging rendement
- Kostenzuinigheid
- Organisatie publiek private samenwerking
- Voldoende middelen voor onderhoud
- Instrumenten voor programmatie onderhoud



- Communicatie naar (getroffen) doelgroepen
- Beter structureren van doelgroepenbeleid
- Gerichte en professionele communicatie bij uitvoering plannen/projecten
- Inspraak
- Gestructureerd opvangen van signalen
- Goed werkende voorbeeldprojecten

### 8.3. Eerste aanzet van strategische projecten

- **Starten en evalueren van proefprojecten binnen de administraties van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.**

De proefprojecten die worden bedoeld, hebben te maken met:

- het buiten de piekuren laten beginnen van vergaderingen
- televergaderen, telewerken, (evaluatie met het oog op mogelijke veralgemening)
- experimenten met een gespreide 4-dagenweek, met behoud van prestaties
- een banenwisselplan binnen de administraties, inclusief het onderwijs
- het verder uitbouwen van het elektronisch loket

- **Onderzoeken van de mogelijkheid tot invoering van een mobiliteiteffectenrapport.**

Met behulp van een mobiliteiteffectenrapport kunnen activiteiten gericht worden naar die plaatsen, waar de capaciteit en de kwaliteit van het vervoersysteem die activiteiten kunnen verwerken.

- **Externe vervoers- en verkeerskosten internaliseren en prijsmaatregelen nemen**

De mogelijkheden om binnen het mobiliteitsbeleid prijsmaatregelen te nemen, moeten worden verkend. Op basis van hun doelmatigheid in het kader van de strategische doelstellingen en hun maatschappelijke haalbaarheid moeten de mogelijke prijsmaatregelen worden afgewogen.

- **Opstellen invoeringsplan netmanagement voor personen- en goederenverkeer**

Een concreet plan zal worden opgesteld voor het hiërarchisch structureren van de netten, het verknopen van de netten, het management van de vervoers- en verkeersstromen, de hierbij horende service en de logistieke ondersteuning.

- **Realiseren van de plannen voor basismobiliteit (openbaar vervoer, fietsers,...)**

Zowel voor het openbaar vervoer, het fietsverkeer als andere zachte vervoervormen moeten de plannen inzake basismobiliteit worden verwezenlijkt. Een prioriteitenlijst zal daarvoor worden opgesteld. Hierbij zal rekening worden gehouden met het bestaande aanbod aan openbaar vervoer en met de lokalisatie van de woongebieden.

- **Uitbouw van het openbaar (voor)stadsvervoer**

Om de (auto)mobiliteit in de grote en regionale steden te verlichten moet het openbaar vervoer in en naar de eerste en tweede gordel rond deze steden verder worden uitgebouwd tot op een hoog kwaliteitsniveau. Hierbij moeten voor bus en tram doorstromingsmaatregelen worden genomen. De parkeercapaciteit moet strikt worden beheerst en ook via andere maatregelen moet het gebruik van de auto worden ontraden.

- **Investeren in interne veiligheid van het openbaar vervoer**

Er zullen maatregelen worden genomen, die de veiligheid van de bestuurders en klanten van OV-voertuigen ten goede komen.

- **Invoeren van gratis openbaar vervoer voor 65+**

Aan bepaalde doelgroepen zullen gunstige prijsvoorwaarden worden aangeboden, die de drempel naar het openbaar vervoer zullen verlagen en het gebruik ervan aanmoedigen.

- **Realiseren van ontbrekende schakels**

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de wegen ingedeeld in categorieën, met de bedoeling het wegennet zo goed mogelijk te kunnen inrichten. Bij die indeling wordt selectief voorrang gegeven aan de bereikbaarheid of aan de leefbaarheid. Om de wegen te laten beantwoorden aan de kenmerken van de voorziene categorieën ontbreken op dit ogenblik nog schakels of moeten nog heel wat aanpassingen gebeuren.

- **Structureel onderhoud van de wegen**

De autosnelwegen zijn aangelegd in de jaren '60 en '70 en zijn aan structureel onderhoud toe. Visuele inspectie én metingen van de stroefheid, de spoorvorming, de vlakheid tonen aan dat onderhoudswerken nodig zijn om het wegennet op een gewenst kwaliteitsniveau te brengen en te houden. Er is behoefte aan een systeem dat toelaat het geschikte ogenblik te bepalen voor het uitvoeren van onderhoudswerken aan de infrastructuur: een systeem van 'pavement management'

- **Verwijderen van knelpunten in het waterwegennet**

Om een modale verschuiving van de weg naar de binnenvaart mogelijk te maken, moeten knelpunten in het bestaande waterwegennet weggewerkt worden. Aandacht moet vooral gaan naar de flessenhalzen in de hoofdvaarwegen. De verbinding van de Vlaamse havens met het Seinebekken en hun ontsluiting richting Albertkanaal moet worden verbeterd.

- **Opnieuw in goede staat brengen van de waterweg**

De bevaarbaarheid en diepgang van de centrale assen van het waterwegennet moet worden op peil gehouden. Dat moet gebeuren door het wegwerken van de structurele achterstand inzake onderhoud. Om budgettaire redenen zijn dringende werken vaak vooruitgeschoven. Dat nog langer doen, zou de bevaarbaarheid van de waterwegen ernstig in het gedrang brengen. Het gaat hier zowel om grote onderhouds- als om vervangingswerken aan de infrastructuur. Inzake onderhoudsbaggerwerken moet een duurzaam evenwicht gevonden worden tussen zorg voor het milieu en instandhouding van de toegelaten diepgang.

- **Invoeren van verkeersbegeleiding voor de binnenvaart**

Door het invoeren van verkeersbegeleiding in de binnenvaart moeten vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd en moet een vlotte en veilige scheepvaart mogelijk worden gemaakt. Gegevens over schip en lading moeten met het schip meereizen of zo mogelijk zelfs voorafgaan. Zo moeten ladingen permanent kunnen worden gelokaliseerd. Zo kunnen de waterwegbeheerders de schepen ook beter begeleiden. Bovendien zullen systemen, die vraag en aanbod zo direct mogelijk met elkaar in contact brengen, de aantrekkelijkheid van het goederenvervoer over de binnenwateren verhogen.

- **Invoeren van minimale dienstverlening op centrale assen in het waterwegennetwerk**

Op de centrale assen in het waterwegennet moeten de bedieningstijden van de bruggen en sluizen worden uitgebreid, met het oog op gegarandeerde vaartijden. Faciliteiten voor schippers en hun bemanning moeten worden uitgebouwd. Nieuwe vormen van communicatie moeten worden ingezet. Een betere, betrouwbare dienstverlening moet een verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart mogelijk maken.

- **Verbeteren van de maritieme toegankelijkheid**

De Vlaamse havens zijn de poorten op de wereld. Rekening houdend met veiligheids- en ecologische criteria moet de maritieme toegankelijkheid van de havens worden verbeterd. Deze verbetering behelst de verruiming van de Schelde en de verbetering van de toegankelijkheid van de havens van Zeebrugge en Gent.

- **Verminderen van de aanloopkosten in de havens**

Een vermindering van de aanloopkosten moet de Vlaamse havens nog aantrekkelijker maken. Dit kan ondermeer gebeuren door het drukken van de kosten van het loodsen en beloodsen van de zeeschepen. Deze acties moeten gekaderd worden in een gemeenschappelijk vaarwegbeheer met Nederland.

- **Realiseren van verkeersbeheer met behulp van telematica**

In het mobiliteitsbeleid moeten de mogelijkheden die geboden worden door de informatietechnologie zo goed mogelijk worden benut. In de allereerste plaats gaat het hier om multimodaal verkeersbeheer waarbij - zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer - telematica wordt ingezet op de hoofdwegen en de secundaire wegen binnen de stedelijke gebieden. Daaronder worden ook systemen uitgebouwd van multimodale verkeersinformatie en verkeersregeling. Daarvoor moet men kunnen beschikken over actuele en aangepaste informatie en is er nood aan een volwaardig Vlaams verkeerscentrum.

- **Versnelde invoering van nieuwe voertuigtechnologie**

Als intelligente systemen in individuele voertuigen gecombineerd worden met het werk in het Vlaams verkeerscentrum, kan aan de weggebruikers een hele reeks diensten aangeboden worden. Het gaat onder meer om verkeersinformatie op maat, 'on-board' diagnose, tele-onderhoud, navigatie en dynamische routegeleiding, assistentie bij noodoproepen, elektronische voertuigidentificatie, automatische voertuiggeleiding,...

- **Verbeteren van de communicatie met de weggebruikers**

Een goede communicatie met de weggebruikers is nodig in geval van wegenwerken die grote hinder veroorzaken of bij werken die gelijktijdig met andere opdrachtgevers zijn gepland. Goede planning en gerichte informatie zouden baat vinden bij de uitbouw van een databank van binnen een regio uit te voeren werken.

Ook om de weggebruikers goed te informeren over de berijdbaarheid van de wegen, de geplande strooiacties en andere maatregelen, moeten 's winters heel wat gegevens worden verzameld en verwerkt. Een intern communicatieplan is in opmaak. Ook de externe communicatie moet worden versterkt.

- **Verwezenlijken van doorstroming van het openbaar vervoer**

De aantrekkelijkheid van elk vervoermiddel wordt mee bepaald door de reissnelheid die men ermee kan halen. Dat geldt ook voor het openbaar vervoer. Op plaatsen en tijdstippen zonder structurele files kan het beïnvloeden van verkeerslichten door bus en tram hun reissnelheid verbeteren. Waar wel structurele files bestaan, zijn ingrijpendere maatregelen nodig, zoals de aanleg van afzonderlijke bus- en trambanen.

- **Bouwen van kaaimuren langs de waterwegen**

Net zoals de toegankelijkheid van de wegen, moet ook de toegankelijkheid van de waterwegen een beleidszorg vormen. Om de bestaande capaciteit zo goed mogelijk te benutten, moeten er voldoende kaaimuren zijn, waar goederen kunnen worden overgeslagen. Doordachte inplanting ervan moet de combinatie van verschillende vervoerwijzen, de intermodaliteit, bevorderen. Door het aanbieden van die faciliteiten moet het gebruik van de waterwegen worden aangemoedigd.

- **Evenwichtig herinrichten van de doortochten en stedelijke invalswegen**

Door de toenemende druk van het verkeer en de lintbebouwing in Vlaanderen moet gezocht worden naar een evenwicht tussen leefbaarheid, veiligheid en mobiliteit. Vlaanderen telt nog een groot aantal doortochten die moeten worden heringericht. Een meerjarenplan voor de uitvoering van die werken moet worden opgesteld. Dat zal gebeuren op basis van een objectieve rangschikking en selectie en zal rekening houden met de beschikbare middelen.

- **Herinrichten van zwarte punten en zones**

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moeten een groot aantal zwarte punten en zwarte zones systematisch worden weggewerkt. Een meerjarenplan voor de uitvoering van die werken moet worden opgesteld op basis van een objectieve rangschikking en selectie. Dat meerjarenplan zal rekening houden met de beschikbare middelen

- **Het realiseren van fietspadennetwerken**

Er zijn al heel wat fietspaden compleet of gedeeltelijk aangelegd of veiliger gemaakt. Er moeten bijkomende fietspaden worden aangelegd in functie van het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Ze moeten deel uitmaken van de fietspadennetwerken die door de provincies worden uitgetekend. Ook jaagpaden, oude spoorwegzaten en recreatieve fietsroutes kunnen selectief in die netwerken worden opgenomen. Vooral waar ze een alternatief bieden voor fietsroutes langs drukke of gevaarlijke verkeersaders moeten ze in het fietsbeleid worden ingeschakeld, zeker daar waar milieu en landschap niet worden verstoord.

- **Testen van alternatieve brandstoffen en systemen voor de voertuigen bij de VVM - De Lijn**

Proefprojecten moeten worden opgezet voor het testen van brandstoffen die in het openbaar vervoer de huidige generatie dieselbrandstof vervangen en/of op het vlak van uitlaatkwaliteit verbeteren. Hetzelfde geldt voor andere systemen die het gebruik van de voertuigen in het openbaar vervoer milieuvriendelijker maken.

- **Nieuwe voertuigtechnologie versneld invoeren**

Het in gebruik nemen van nieuwe, milieuvriendelijker technologie die reeds de testfase heeft doorstaan, moet worden gestimuleerd. Dit geldt voor alle voertuigtypes, zowel in het privé- als in het openbaar vervoer.

- **Snelheidsregulerende maatregelen nemen**

Voertuigen uitrusten met intelligente 'snelheidsadapters' laat toe hun maximumsnelheid automatisch aan te passen aan het geldende snelheidsregime. Met dezelfde techniek kunnen ook de snelheden van voertuigen op autosnelwegen worden geharmoniseerd. Dat is van belang, omdat een rustig en harmonieus rijgedrag de uitstoot van schadelijke stoffen beperkt. In de eerste plaats zal worden nagegaan of deze maatregelen daadwerkelijk het gewenste effect hebben. Indien ze inderdaad goed scoren, zal in overleg met de federale overheid worden nagegaan hoe deze intelligente snelheidsadapters kunnen worden ingevoerd.

- **Geluidsbeperkende maatregelen nemen**

Geluidsmetingen geven aan dat geluidshinder een groeiend probleem is. Door het nemen van geluidsbeperkende maatregelen in zowel woon- als stiltegebieden kan dat probleem worden aangepakt. Dat kan op verschillende manieren. Het gebruik van geluidsarme wegverharding is zeker het meest aangewezen middel: het pakt de bron van de hinder aan. Geluidswerende muren of natuurlijke elementen als geluidswallen zijn iets minder doelmatig, maar kunnen makkelijker in de omgeving worden ingepast.

- **Inpassen van de openbaar vervoerinfrastructuur in de omgeving door aangepaste investeringen**

Door het nemen van infrastructurele en andere maatregelen moeten de inpassing van het openbaar vervoer in de omgeving en de veiligheid ervan worden verzekerd.

- **Versnippering van de ruimte door verkeer- en vervoerinfrastructuur tegengaan**

Van bij de start van een project inzake verkeer- en vervoerinfrastructuur moet worden gezocht naar een zo klein mogelijke versnippering van de ruimte. Bij bestaande infrastructuur moeten maatregelen worden genomen om de versnippering zo veel mogelijk teniet te doen. Het bestaande vademecum 'Natuurtechnische Milieubouw' kan hierbij dienst doen als vertrekpunt. Op basis van zogenaamde multicriteria-analyse en de methodiek van de kwetsbaarheidanalyse is in Vlaanderen het 'ARC-MER'-instrument op punt gesteld. Dat moet toelaten om nieuw aan te leggen infrastructuur zo goed mogelijk in te passen in de omgeving, rekening houdend met ecologische en landschappelijke argumenten.

- **Bermbeheersplannen maken voor de hoofdwegen**

Door bermbeheer kunnen de ecologische potenties in en rondom bermen de komende jaren zoveel mogelijk tot ontwikkeling komen en worden opgewaardeerd. Tegen eind 2001 zal een bermbeheersplan worden opgesteld voor alle hoofdwegen. Na evaluatie daarvan, kan nadien ook een bermbeheersplan voor de primaire wegen worden opgesteld.

- **Strooizouten oordeelkundig gebruiken**

Oordeelkundig preventief strooien vergt minder zout dan even oordeelkundig curatief strooien. Om te kunnen beslissen wanneer preventief strooien aangewezen is, is goede en betrouwbare informatie nodig. Daarom zal verder werk worden gemaakt van een performant informatiesysteem voor weersvoorspellingen, strooi-beheer en route-indeling. Binnen de winterdienst kan goede doorstroming van informatie een minimaal zoutverbruik mogelijk maken.

- **Organiseren van het multifunctioneel gebruik van de waterlopen**

Waterwegen dienen niet alleen om op te varen. Ze hebben ook andere functies: wateraanvoer, natuur, recreatie, open ruimte,... Die functies moeten op elkaar worden afgestemd, telkens rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden. De gewenste combinatie kan na maatschappelijke discussie in afdwingbare functieplannen worden vastgelegd.

- **Afstemmen van het waterpeilbeheer op de principes van integraal waterbeheer**

Het huidige waterpeilbeheer kiest niet langer voor bescherming tegen een bepaalde waterstand, maar voor bescherming tegen schade. Op sommige plaatsen is die schade beperkt. In sommige natuurgebieden kunnen overstromingen zelfs positieve effecten hebben. Elders, zoals in dicht bevolkte gebieden, moeten ze absoluut worden vermeden. Overstromingen moeten in de toekomst dus gecontroleerd gebeuren, op plaatsen waar dat verantwoord is. Zo kan een goede verhouding tussen maatschappelijke meerwaarde en kostprijs worden gerealiseerd.

- **Verwezenlijken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen**

Met het jaar 2010 als horizon moet een Mobiliteitsplan Vlaanderen worden opgesteld. Dat zal dienen als toetsingskader voor de mobiliteitsplannen op de onderliggende bestuursniveaus. Het doel van het Mobiliteitsplan is een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. Daarom moet het Mobiliteitsplan aan de strategische doelstellingen, zoals ze geformuleerd zijn in het Strategisch Plan, tegemoet komen. Aan het Mobiliteitsplan moet een integrale effectrapportering worden gekoppeld. Die moet toelaten het plan te toetsen aan zijn effecten op het terrein.

- **Verder uitbouwen van het convenantbeleid**

De mobiliteitsplanning en het convenantbeleid moeten verder decretaal worden onderbouwd. Het principe van de moederconvenant en de bijaktes moet voortdurend worden geëvalueerd. Dat moet een kwaliteitsvol beleid opleveren, gericht op doelmatigheid en efficiëntie, onder meer in het openbaar vervoer. Op basis van die voortdurende beoordeling moeten de procedures worden aangepast. Het gamma aan bijakten in het convenantbeleid wordt in eerste instantie uitgebreid met bijakten ten bate van fietsers en voetgangers. Die bijakten gaan over het herinrichten van schoolomgevingen en het verder uitbouwen van de fietspadennetwerken, zoals ze door de provincies worden uitgetekend.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen dient ook als toetssteen voor het bijsturen van de lokale mobiliteitsplannen, die worden opgesteld in het kader van het convenantbeleid. Nu reeds stelt met vast dat in de gemeentelijke en provinciale mobiliteitsplannen het scenario 'duurzame mobiliteit' niet ver genoeg is uitgewerkt in de richting van ook echt 'duurzame oplossingen'. Bovendien streven de beleidsplannen onvoldoende een goed uitgebouwd scenario 'openbaar vervoer' na.

Uit een eerste en summier beoordeling van de lokale mobiliteitsplannen blijkt ook dat op het lokale niveau te weinig gebruik wordt gemaakt van inzichten uit het vervoermanagement. Het is nochtans belangrijk dat die invalshoek ook in het kader van de lokale mobiliteitsconvenants wordt gerespecteerd. Daarom is een verkenning nodig van de mogelijkheden van vervoermanagement en de manier waarop het lokaal kan geoperationaliseerd worden.

- **Toezen op de naleving van het convenantbeleid**

De verantwoordelijkheid van elke partner van het mobiliteitsconvenant, om te komen tot een hogere projectdoelmatigheid, wordt vastgelegd in bindende afspraken. Er moet op worden toegezien dat die afspraken werkelijk worden nageleefd en dat het aanbod aan verplaatsingsmogelijkheden ook echt wordt benut.

- **Bindende afspraken maken met de federale overheid**

Met de federale overheid moeten afspraken worden gemaakt over volgende aspecten van het mobiliteitsbeleid:

- Het integreren van de theoretische rijbewijsopleiding in het secundair onderwijs
- De gewenste taakstellingen inzake vervoer van personen en goederen per spoor
- Het verkeershandhavingsbeleid
- Bijstellingen aan de verkeerswetgeving
- Het fiscaal beleid ten aanzien van verkeer en vervoer.



- **Bindende afspraken maken met de bedrijfswereld**

Met werkgevers- en werknemersorganisaties moeten afspraken worden gemaakt, die moeten toelaten het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer in te perken en te heroriënteren. Ook onder meer inzake het stimuleren van intermodaal vervoer en de manier waarop arbeid in de tijd is georganiseerd moet aan afspraken worden gewerkt.

- **Bindende afspraken maken met de andere gewesten**

Met de andere gewesten moeten afspraken worden gemaakt over:

Het uitbouwen van het gewestelijk expresnet in en rond Brussel

Het invoeren van een uniform tariefsysteem in en rond Brussel - dit in samenspraak met de N.M.B.S., de T.E.C., de M.I.V.B. en de V.V.M. – De Lijn.

- **De Mobiliteitsraad Vlaanderen oprichten**

En Mobiliteitsraad Vlaanderen moet worden opgericht. Die mobiliteitsraad moet het draagvlak voor een duurzaam mobiliteitsbeleid versterken en - geconfronteerd met de te eenzijdige socio-ekonomische benadering - een trendbreuk bewerkstelligen.

- **Organiseren van kwaliteitsvolle externe communicatie in functie van een mentaliteitswijziging**

Een mentaliteitswijziging in de richting van duurzame mobiliteit kan er alleen komen door een evenwichtig opgebouwde communicatie, die zich bedient van moderne communicatiemiddelen. Er moeten doelgerichte informatie-, promotie- en imagocampagnes worden georganiseerd.

- **Ontwikkelen van een op de gebruiker gericht informatiesysteem**

Door het aanbieden van informatie over alternatieve verplaatsingen, zoals over deur-tot-deur-verplaatsingen met het openbaar vervoer, combinatie van verplaatsingen met de auto en het openbaar vervoer,... kan het gedrag van de burger worden bijgestuurd. Een informatiesysteem dat daarop gericht is, moet ontwikkeld worden. Het moet ook doorzichtig informatie bieden over het door de overheid gevoerde beleid en een interactief discussieplatform bieden.

- **Verfijnen en verder uitbouwen van de behoeftenanalyse voor weginfrastructuur**

Prioriteiten moeten aangeven hoe de beperkte middelen het best worden gebruikt. De reeds beschikbare behoeftenanalyse moet worden verfijnd en uitgebreid. Zo moet een methode worden ontwikkeld, waarmee prioriteiten kunnen worden aangeduid voor de realisatie van de ontbrekende schakels in de weginfrastructuur. Ook het aanduiden van prioriteiten voor de aanleg van fietspaden moet worden verfijnd.

- **Uitbouwen van een intern beheersinformatiesysteem bij de VVM - De Lijn**

Bij de VVM - De Lijn moet een transparant systeem van beheersinformatie worden opgezet volgens de moderne eisen die aan zo'n systeem worden gesteld. Het moet rekening houden met de diverse activiteiten en functies van de VVM - De Lijn en de diverse plaatsen waar en processen waarlangs ze worden verwezenlijkt.

- **Op punt stellen van behoeftenanalyse voor investeringen bij de VVM - De Lijn**

Om ook bij investeringswerken bij de VVM - De Lijn het geld zo goed mogelijk te gebruiken, moet een methode van behoeftenanalyse op punt worden gesteld. Dat moet gebeuren naar analogie met de behoeftenanalyse voor de weginfrastructuur.

- **Uitbouwen van meer integrale effectrapportering en maatschappelijke afweging**

Beleidsbeslissingen met vergaande budgettaire gevolgen moeten aan een zo ruim mogelijke afweging worden onderworpen. Deze afweging overstijgt de klassieke milieu-effectrapportering of de kosten-batenanalyse. Ze neigt eerder naar een globale of maatschappelijke impactanalyse. Alle onderdelen van de verplaatsingsketen worden hierbij betrokken. De afweging gebeurt voor de verschillende modi.

- **Onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek - private samenwerking**

De overheid heeft niet genoeg geld om op haar eentje belangrijke werken en onderhoudsactiviteiten te kunnen uitvoeren. Daarom moet gestreefd worden naar vormen van publiek - private samenwerking. Die moeten op een gepaste manier worden voorbereid en georganiseerd. De vorm van die samenwerking moet in functie staan van de aard van het project of van de dienst die men wil uitbesteden.

- **Ontwikkelen van een intern informatiesysteem**

Er moet een intern informatiesysteem komen dat de administraties en de VOI's steun biedt bij hun beleidsvoorbereidende en -uitvoerende taken. Voortdurend moeten gegevens worden verzameld over, onder meer, de mobiliteitsvraag en het verplaatsingsgedrag. Die gegevens moeten zo doorzichtig mogelijk via databanken ter beschikking worden gesteld. Hierbij is samenwerking tussen alle betrokken instanties nodig.

- **Ontwikkelen van een mobiliteitsmonitoringsysteem**

Een monitoringsysteem inzake mobiliteit moet worden opgebouwd. Geregeld moet daarover worden gerapporteerd. De indicatoren, opgesomd in het Strategisch Plan 'Mobiliteit en Openbare Werken' moeten worden geoperationaliseerd, over hun verloop moet worden gerapporteerd. Op basis van verschillende mobiliteitsscenario's moeten toekomstprojecties worden gemaakt.

- **Het personeelskader aanpassen aan de taakstellingen**

Als taakstellingen verschuiven en behoeften wijzigen, moet het personeelskader daaraan soepel kunnen worden aangepast. Daarom moet de interne mobiliteit van het ambtenarenkorps vergroten. Nieuwe aanwervingen waarmee aan behoeften aan specifieke deskundigheid wordt voldaan, moeten tot de mogelijkheden behoren.

- **Opleiding en vorming**

Als taakstellingen verschuiven en behoeften wijzigen, moet het personeelskader daaraan soepel kunnen worden aangepast. Daarom moet de interne mobiliteit van het ambtenarenkorps vergroten. Nieuwe aanwervingen waarmee aan behoeften aan specifieke deskundigheid wordt voldaan, moeten tot de mogelijkheden behoren.

## BIJLAGEN



BIJLAGE 1**Het strategische planningsproces.****1.1. De kern van Strategische planning**

Een strategisch plan is geen operationeel plan dat de ambities koestert om voor de volgende vijf jaar alle operationele doelstellingen en activiteiten van de overheid te consolideren in één plan. Integendeel, een strategisch plan concentreert zich op het identificeren van de strategische hoofdlijnen en strategische projecten die de regering cruciaal acht om haar visie te bereiken.

Strategische doelstellingen geven aan wat de overheid op middellange termijn aan maatschappelijke effecten wil bereiken in de externe omgeving.

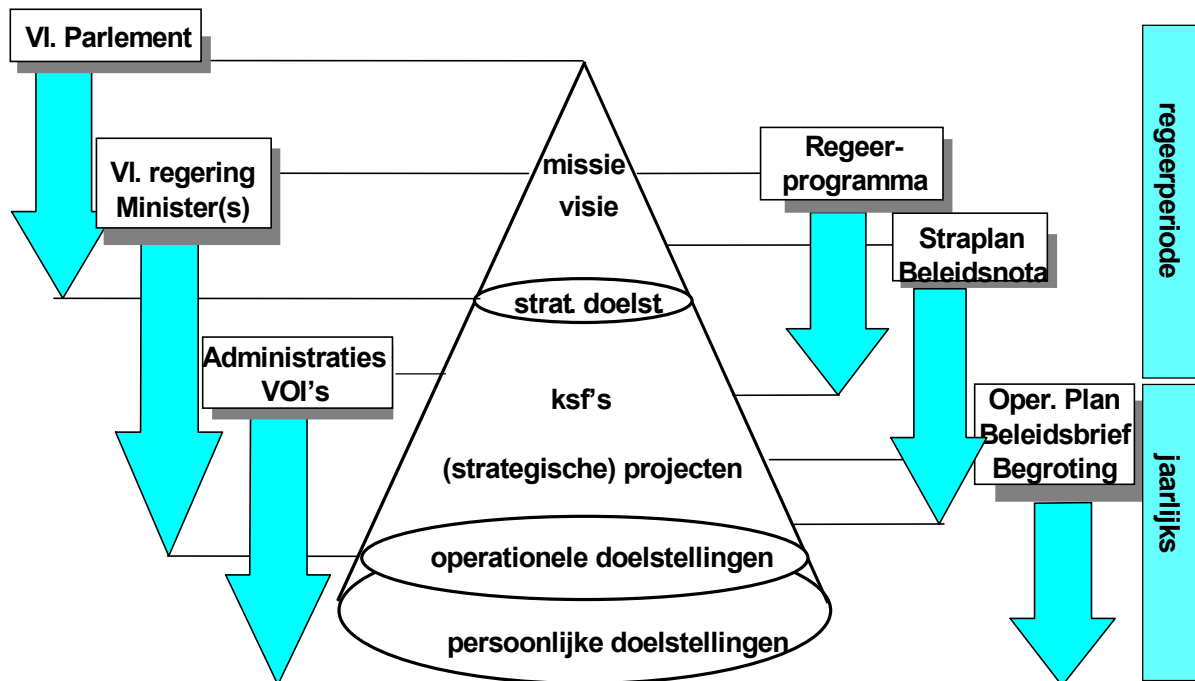
Kritische succesfactoren duiden op strategische domeinen waar veranderingen moeten worden doorgevoerd en waar de overheid uitstekend moet presteren om succesvol te zijn.

Een strategisch plan is nodig om deze doelstellingen en veranderingen uit te werken en te expliciteren tot duidelijke hoofdlijnen waarop de overheidsorganisaties kunnen gestuurd en geëvalueerd worden.

Met strategische planning heeft de politieke overheid grotere waarborgen dat de door haar noodzakelijk geachte veranderingen worden doorgevoerd door haar operationele eenheden en de effecten bereikt worden die zij wenst.

Strategische planning is dus een instrument dat de Vlaamse regering ondersteunt bij het opstellen en doeltreffend uitvoeren van een beleid dat gericht is op het doorvoeren van noodzakelijke veranderingen in de externe omgeving.

## 1.2. Definities



Een **Missie** - verklaring geeft aan wat de bestaansreden is van een organisatie. In ons geval wat de bestaansreden is van de overheidsinspanningen in het beleidsdomein. De missie verwoordt het mandaat dat door het Vlaams parlement aan de regering in dit beleidsdomein werd gegeven en wordt meestal verduidelijkt door een korte opsomming van de kerntaken. Een missie is meestal geldig voor een zeer lange periode (meerdere tientallen jaren) en werd dikwijls bij decreet vastgelegd.

Een **Visie** is een verklaring van de beleidsverantwoordelijken die aangeeft wat een organisatie idealerwijze op lange termijn in haar externe omgeving wenst te bereiken, welke rol zij er wil in spelen en welke waarden en principes zij volgt bij het nastreven van dit ideaal. In ons geval bepaalt de regering of de bevoegde minister de visie voor een beleidsdomein. De visie is bijgevolg principieel voor wijzigingen vatbaar bij elke regeringswisseling.

**Strategische doelstellingen** zijn concrete stappen op weg naar het bereiken van de ideale visie en bepalen wat de overheid door haar beleid gedurende de regeerperiode in de externe omgeving wil bereiken. Het betreft hier belangrijke maatschappelijke veranderingen die de overheid in de externe omgeving wenst te bekomen ofwel belangrijke wijzigingen van de rol die de overheid in deze omgeving wenst te vervullen. Een horizon van 10 jaar met een planperiode van 5 jaar lijkt ons het meest aangewezen voor het strategische plan van de Vlaamse overheid. Meestal worden de strategische doelstellingen verwoord in een kernachtige slagzin die aanslaat bij een breed publiek.

Om echter dienstig te zijn in een beleidsplan moeten deze doelstellingen verduidelijkt worden met de concrete **beleidseffecten** die men in de externe omgeving wenst te bewerkstelligen. Verder dient men voor elk nagestreefd beleidseffect aan te geven

met welke **beleidsindicator** dit effect zal worden opgevolgd en welk resultaat er verwacht wordt op het einde van de planperiode.

Beleidsdomeinen bevatten dikwijls verschillende sectoren of beleidsvelden die maken dat het concreet opvolgen van de bereikte resultaten slechts kan gebeuren aan de hand van indicatoren die sector- of beleidsveld-specifiek zijn. Het is slechts nadat deze oefening voltooid is dat de strategische doelstellingen vertaald worden naar concrete doelstellingen voor de organisatie die instaat voor de betreffende sector of beleidsveld.

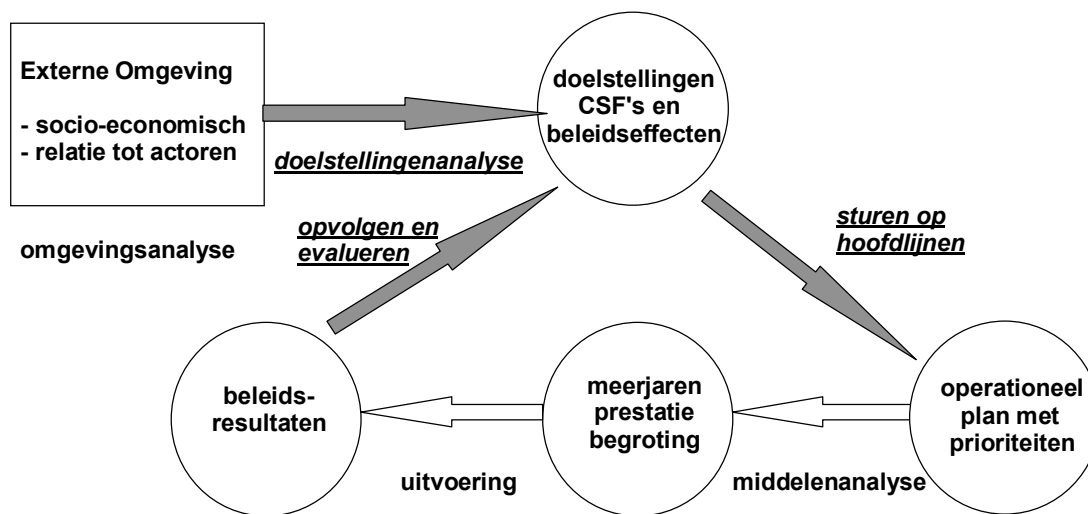
**Kritische succesfactoren (KSF's)** geven aan welke terreinen van het beleid cruciaal zijn voor het bereiken van de strategische doelstellingen en welke beleidseffecten er moeten vervuld worden om op deze terreinen succesvol te zijn. Kritische succesfactoren hebben betrekking op een beperkt aantal werkingsvelden, interne of externe, waarin de overheid uitstekend moet presteren om haar doelstellingen te halen. Het zijn dus naast de strategische doelstellingen de hoofdlijnen waarop de overheid haar operationele organisaties wenst te sturen. Om dit te verwezenlijken dienen deze kritische succesfactoren selectief en duidelijk te zijn. Juist zoals de strategische doelstellingen worden de kritische succesfactoren verwoord in een kernachtige slagzin die sprekend is voor hen die verantwoordelijk zijn voor de beleidsuitvoering.

Om dienstig te zijn als “sturende hoofdlijnen” van een strategisch plan moeten ook deze kritische succesfactoren verduidelijkt worden door het aangeven van concrete **effecten**. Deze beleidseffecten betreffen nu zowel output- als outcome-effecten die door de overheid in het werkingsveld van de kritische succesfactor moeten nagestreefd worden. KSF's met hun beleidseffecten kunnen gezien worden als operationele doelstellingen voor de betrokken overheidsorganisaties en zullen normaal aanleiding geven tot het ontwikkelen van strategische projecten.

Ook hier kan men, voor elk nagestreefd effect, aangeven met welke **beleidsindicatoren** dit effect zal worden opgevolgd en welke resultaten er verwacht worden op het einde van de planperiode. Dit proces van “objective-setting” kan slechts doorgevoerd worden na validatie door de minister(s) van het doelstellingenrapport en is innig verweven met het opstellen van een meerjarenbegroting met strategisch actieplan.

### 1.3.Strategische planning is een iteratief proces dat deel uitmaakt van een strategisch managementsysteem

Een strategisch planningsproces volgt het bekende schema van planning, uitvoering en evaluatie en bestaat uit een cyclus van periodiek terugkerende activiteiten die er voor zorgen dat het strategisch plan opgesteld wordt, doorgevoerd wordt in de operationele plannen van de administraties en VOI's, geëvalueerd en zonodig bijgestuurd wordt.



Om misverstanden te voorkomen, willen we hier in alle duidelijkheid stellen dat **niet** alle stappen van het strategisch planningsproces zoals hier voorgesteld, plaats vinden in het kader van de opmaak van het strategisch plan.

Zo is de **omgevingsanalyse** een permanente taak van beleidsvoorbereiding die resulteert in een omgevingsrapport dat als input dient voor de doelstellingenanalyse.

**Actieplannen** worden opgesteld door de afzonderlijke administraties en VOI's en worden door hen in een **meerjarenprestatie-begroting** geconsolideerd en uitgevoerd. Omgevingsanalyses en prestatiebegroting zijn dus complementaire en noodzakelijke elementen van bovenstaand strategisch managementsysteem.

**1.3.1. Omgevingsanalyse, wetenschappelijk beleidsgericht onderzoek en beleidsevaluatie** moeten, per beleidsdomein, inzicht verschaffen in de evoluties die zich voordoen in de waarden en (nieuwe) noden van de maatschappij en in de relaties tussen de overheid en de externe actoren die in dit domein werkzaam zijn. Zij moeten kunnen steunen op de nodige statistische gegevens die toelaten de veranderingen in deze externe omgeving op te volgen en op een evaluatie van de behaalde resultaten en effecten van het gevoerde beleid in de betrokken beleidsdomeinen.



Deze taken dienen, gedurende de ganse legislatuur, degelijk en systematisch door de beleidsvoorbereidende onderdelen van de administratie te worden doorgevoerd en dienen door beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek te worden ondersteund.

**1.3.2. De doelstellingenanalyse** veronderstelt het maken van strategische keuzen die rekening houden met een groot aantal variabelen, zowel extern als intern. Men onderscheidt keuzen in verband met :

- **de externe positie** : het betreft hier keuzen die bepalen wat de overheid wil bereiken in die externe omgeving en welke rol ze er in wil spelen.  
Beleidsoriëntaties zoals de keuze voor “welke doelgroepen” de overheid “welke diensten” aanbiedt, de keuze tussen “zelf doen” of “goede omgevingsvoorwaarden scheppen”, de keuze tussen “end-of-the-pipe”-oplossingen of “voorkomen door gedragswijzigingen en responsabiliseren”, komen hier aan bod.
- **de interne afstemming** : het gaat hier in essentie over keuzen betreffende de interne werking van de overheid. Ondermeer de organisatiestructuur, de samenwerkingsverbanden, de informatie- en communicatiesystemen, de kennis, bekwaamheden en waarden die binnen het overheidsapparaat nodig zijn om haar interne werking af te stemmen op de strategie.

Het is duidelijk dat de externe en interne keuzen op elkaar moeten afgestemd zijn en moeten kunnen steunen op een goed inzicht in de politieke ontwikkelingen (maatschappijvisie + rol van de overheid) en in het sturend en regulerend vermogen van de overheid. Een evenwichtige samenstelling van het planningsteam met leden die ervaring hebben met en inzicht in zowel de beleidsvorming als de beleidsuitvoering is van groot belang.

Het product van deze doelstellingenanalyse is een samenhangend geheel van :

1. **strategische doelstellingen**, die aangeven wat de overheid in de externe omgeving wil bereiken en hoe ze zich wenst te positioneren t.o.v. deze omgeving en de actoren die erin werkzaam zijn;
2. **kritische succesfactoren**, die aangeven welke terreinen van het beleid cruciaal zijn voor het bereiken van de strategische doelstellingen en welke voorwaarden er moeten vervuld worden om in deze werkingsvelden succesvol te zijn;
3. **beleidseffecten** die de concrete effecten aanduiden die binnen de planperiode moeten waargenomen worden als resultaat van de overheidsinspanning.

Een planperiode van 10 jaar, met tussenliggende resultaten na 5 jaar, sluit het best aan bij de duur van een legislatuur enerzijds en de vereisten van langetermijnplanning anderzijds .

### 1.3.3 Sturing van de organisaties door het strategisch plan

Strategische doelstellingen, KSF's en hun bijbehorende **beleidseffecten** vormen de strategische hoofdlijnen waarop de regering haar administraties en VOI's wenst te sturen en op te volgen. Acties die de beoogde beleidseffecten realiseren dienen te worden geïdentificeerd, ontwikkeld en uitgevoerd, terwijl voor alle beleidseffecten **beleidsindicatoren** dienen ontwikkeld te worden die toelaten de resultaten bekomen tijdens de uitvoering op te volgen en te evalueren.

De concrete acties die men aldus dient te ontwikkelen zullen gericht zijn, enerzijds om de strategische doelstellingen van de minister te realiseren en anderzijds om de voorwaarden, gesteld door de kritische succesfactoren, in te vullen. Vanaf dit stadium begint het **operationele planningsproces**.

Wanneer men op deze wijze mogelijke acties gaat definiëren, dan kan het zijn dat zij onderling een zekere samenhang of onderlinge afhankelijkheid vertonen. Een actie kan namelijk een deel zijn van een bovenliggende actie of gericht zijn op de realisatie van een andere. In eerste instantie beperkt men zich tot de acties van het hoogste niveau die rechtstreeks de realisatie van een strategische doelstelling en/of van een kritische succesfactor onderbouwen. We noemen deze acties '**strategische projecten**'.

Bij het onderzoek naar mogelijke strategische projecten kan aan twee zaken worden gedacht:

- vooreerst: welke zijn de specifieke resultaten die dienen gerealiseerd te worden binnen de huidige activiteiten van de entiteit (administratie, VWI, VOI, ...)? Het gaat hier dus essentieel over een te bereiken bijzonder prestatieniveau. Het bereiken van dit hogere prestatieniveau zal uiteraard niet vanzelf tot stand komen. Hiervoor zullen bijzondere maatregelen dienen getroffen te worden, die meestal projectmatig kunnen worden gerealiseerd;
- anderzijds zijn er strategische doelstellingen en/of kritische succesfactoren die enkel maar gerealiseerd zullen kunnen worden mits het ontwikkelen van nieuwe belangrijke instrumenten of programma's voor het beleidsdomein of door de implementatie van entiteits-overschrijdende activiteiten.

Strategische projecten kunnen een tijdshorizon hebben van meerdere jaren. Meestal beschouwt men hier een tijdshorizon tot ca. 5 jaar.

Concreet zal elke entiteit (administratie, VWI, VOI,...) nagaan welke belangrijke strategische projecten zij dient te ontwikkelen om op haar niveau de realisatie te helpen waarmaken van het beleid zoals vooropgesteld door de minister. Zoals hiervoor reeds gesteld kunnen deze strategische projecten zowel betrekking hebben op een minimaal te bereiken prestatieniveau voor een lopende activiteit, als op de ontwikkeling van nieuwe belangrijke instrumenten of programma's die in bepaalde gevallen zelfs entiteitsoverschrijdend kunnen zijn.

In eerste instantie wordt onderzocht welke projecten kunnen weerhouden worden om de strategische doelstellingen van de minister te onderbouwen. Men duidt deze aan in de "strategische doelstellingen – beleidseffectenmatrices". Voor elk van de voorgestelde projecten zal tevens worden nagegaan voor welke van de vooropgestelde beleidseffecten zij een bijdrage leveren.

<b>Strategische doelstelling :</b> omschrijving	effect 1	effect 2	effect 3			status	kwaliteit
Strategisch project 1	x	x				bestaand	goed
Strategisch project 2		x				bestaand	slecht
Strategisch project 3	x		x			nieuw	

Op een analoge manier gaat men na of er aanvullende strategische projecten dienen gerealiseerd te worden om tegemoet te komen aan de kritische succesfactoren. Deze worden aangebracht op kritische succesfactoren – beleidseffectenmatrices. Ook hier wordt aangegeven welke beleidseffecten worden ondersteund.

<b>Kritische succesfactor:</b> omschrijving	effect 1	effect 2	effect 3			status	Kwaliteit
Strategisch project 11	x	x				bestaand	Goed
Strategisch project 12		x				bestaand	Slecht
Strategisch project 13	x		x			nieuw	

De opvolging van de realisatie van deze strategische projecten vormt aldus een beleidsinstrument waarmee de minister de realisatie van zijn beleidsdoelstellingen zeker kan stellen.

## **ANALYSE VAN DE UITGANGSSITUATIE**

### **BIJLAGE 2**

#### **1. Inleiding**

Als aanzet van een strategisch planningsproces wordt doorgaans uitgegaan van een SWOT-analyse. Men vertrekt hier enerzijds van de analyse van de externe omgeving en concentreert zich hierbij op de relevante veranderingen die zich in deze externe omgeving voltrekken. Anderzijds analyseert men de eigen situatie en gaat na wat hierbij de sterke kanten zijn, respectievelijk de te verbeteren aspecten.

Meer bepaald betreft het hier:

- 1) het in kaart brengen van de relevante omgevingsfactoren,
- 2) het detecteren van de belangrijke wijzigingen die zich voltrekken bij deze omgevingsfactoren,
- 3) op basis van het voorgaande, vastleggen wat vanuit deze omgevingsfactoren de voornaamste behoeften/verwachtingen, respectievelijk opportuniteiten en bedreigingen zijn,
- 4) het inschatten van het relatieve belang van deze behoeften/verwachtingen, respectievelijk opportuniteiten en bedreigingen,
- 5) het in kaart brengen van de verschillende aspecten van het onderzochte beleidsdomein,
- 6) het vastleggen van de gepercipieerde sterktes en zwaktes van Vlaanderen in het beleidsdomein, met aanduiding van het relatieve belang ervan,
- 7) het in kaart brengen van de bestaande structuren en netwerken,
- 8) het vastleggen van de gepercipieerde sterktes en zwaktes in deze structuren, met aanduiding van het relatieve belang ervan.

Deze analyse werd door het plannigsteam uitgevoerd.

Het aldus schematisch in kaart brengen van de uitgangspositie beoogde geenszins over te gaan tot een fijnmazig en volledig onderzoek. Men hield zich hierbij op een niveau dat relevant is voor het leggen en het verduidelijken van de beleidsklemtonen (strategische doelstellingen en aspecten of voorwaarden die kritisch zijn om dit beleid daadwerkelijk te kunnen realiseren).

De algemene analyse gebeurde aan de hand van verschillende tabellen die enerzijds tot doel hadden een soort checklist aan te reiken en anderzijds een gestructureerde benadering zeker stelden. Op deze manier konden aan het eind van een ééndaagse werksessie de meest relevante aspecten in kaart worden gebracht. De synthese van de naar voor gebrachte percepties worden hierna weergegeven.

## **2. Analyse van de omgevingsfactoren**

### **Internationale (politieke) ontwikkelingen.**

- Mondialisering van de economie
- Het footlose worden van bedrijven
- Concentratie van de economische beslissingen
- Internationalisering (milieuwetgeving, handelswetgeving, ...)

Bovenstaande ontwikkelingen brengen met zich mee dat de economische actoren 'mobiel' zijn, minder plaatsgebonden en actief zijn op een hoger schaalniveau (wereldniveau). Verwacht wordt dat het aantal fusies en delocalisaties nog zal toenemen, waardoor de vraag naar verplaatsing nog verder zal stijgen evenals de verplaatsingsafstand. Parallel aan het uitwaaien van activiteiten vindt een tendens tot concentratie plaats op niveau van de beslissingscentra. Steeds vaker worden beslissingen met voor het regionale niveau belangrijke gevolgen op een hoger (beleids)niveau genomen.

### **Ontwikkelingen op Europees niveau.**

- Toenemende normering en regelgeving
- Tendens naar een grotere convergentie
- **Tendens naar deregulering**
- **Tendens naar liberalisering**
- **Tendens naar doorrekening van externe kosten**
- Een actieve regionale politiek
- Uitbreiding van de Europese unie (o.a. richting Oost-Europa)

Meer en meer beslissingen inzake mobiliteit of met een impact op de mobiliteit worden op Europees niveau genomen. Netwerken en transportsystemen worden op Europese schaal uitgebouwd (trans-europese netwerken). Als bedreiging kan vooral gewezen worden op de gevaren van delocalisatie van ondernemingen en de concurrentievervalsing. Opportuniteiten zijn dan weer de geboden mogelijkheden tot uitbouw van efficiëntere (milieuvriendelijke en veilige) vervoerssystemen en harmonisatie.

### **Ontwikkelingen op federaal niveau.**

- Zowel tendensen naar federalisering als defederalisering
- Nieuwe dynamiek in visie en beleid (recente regeerakkoord)

Eenzijds lopen de discussie rond een verdere staatshervorming naar homogene bevoegdheidspakketten. Specifiek naar het mobiliteitsbeleid is er een vraag naar een grotere bevoegdheid inzake fiscaliteit.

Anderzijds is er een grotere bereidheid tot stroomlijning van het beleid op de verschillende beleidsniveaus en de aanpak van een aantal concrete dossiers (GEN, probleem Brussel, ...)

### **Ontwikkeling op niveau Vlaamse administratie/Vlaamse gewest**

- Tendens naar een integraal beleid, integrale benadering van de problemen en bereidheid tot samenwerking
- Grotere know how
- Grotere budgettaire ruimte
- Grotere personeelsdoorstroming

Mobiliteit is nu een topprioriteit geworden op regionaal niveau en kan beschikken over een ruimer budget dan voordien. Problemen bij de administratie zelf zijn de veroudering van de administratie, de informatica en de structuur die samenwerking bemoeilijkt. Er is wel een aanzet tot betere samenwerking en meer know-how in huis.

- Mobiliteit als politieke topprioriteit
- Stijgend aandeel van de (vracht)wagen
- Aantal operationele voorbeelden dat het ook anders kan

Wat Vlaanderen zelf betreft zien wij dat de verplaatsingen met de auto nog steeds groeien, en sneller dan die van de andere modi. Concrete initiatieven in Brugge, Mechelen, ... bewijzen dat de rol van de auto in de mobiliteit kan teruggeschroefd worden.

### **Ontwikkeling op niveau VOI's.**

- Verzakelijking van de relaties
- Toename van de zelfstandigheid
- Grotere transparantie
- Grotere klantgerichtheid
- Stimulans tot samenwerking
- Eenheid van beheer en beleid

Bovenstaande ontwikkelingen worden als positief ervaren op voorwaarde dat wil tot onderlinge samenwerking en gecoördineerd beleid aanwezig is.

### **Ontwikkeling op niveau van de provincies**

- Wensen meer inspraak en een groter rol
- Aanzet tot rolbepaling voor provincies
- Zie ook VOL's

Wat zeker een opportuniteit vormt is de aanzet tot een rolbepaling bij de provincies. Positief is het ontstaan van Vlaams-Brabant dat toelaat problemen naar Brussel aan te pakken.

### **Lokale Overheden**

- Wensen meer inspraak
- Principe subsidiariteit
- Bereidheid tot samenwerking
- Grotere know how, belangstelling en aanzet tot visievorming

Bij de lokale overheden is er eveneens een stijgende bewustzijn voor de mobiliteitsproblematiek merkbaar en een grotere betrokkenheid ten aanzien van het regionale beleid. Gevaren voor geïsoleerde benadering van de eigen problemen blijft bestaan. Toch is een grotere bereidheid tot samenwerking merkbaar. Positief zijn eveneens de mobiliteitsconvenanten, die een effectief instrument zijn om een mobiliteitsplan uit te werken op stedelijk niveau. Steeds vaker wordt door de grotere steden de toenemende stadsvlucht als een bedreiging voor de mobiliteit erkend.

### **Andere besturen.**

- Processen van schaalvergroting en centralisatie
- Tendens naar grotere autonomie (havenbesturen, ...)

In diverse sectoren zet de tendens naar schaalvergroting zich door en het samenbrengen van regionaal verspreide activiteiten naar een centraal gelegen punt (centralisatie). Deze tendens genereert bijkomende verplaatsingen en vaak vooral automobilititeit. Beslissingen tot rationalisatie worden zelden mee aangestuurd vanuit mobiliteitsoverwegingen.

De tendens naar een grotere autonomie doet de behoefte aan overleg en samenwerking stijgen.

### **Doelgroepen**

- Manifesteren zich meer
- Oefenen een grotere impact uit op het beleid
- Stellen steeds hogere kwaliteitseisen
- Vraag naar mobiliteit neemt toe in vrijetijdssector
- Probleem vervoersarmoede krijgt meer aandacht

Er is een vraag naar beter en meer vervoer en een aanzet tot doelgroepenbeleid. Belangrijk segment is dit van de vrijetijdsverplaatsingen die evenwel een diffuus patroon kennen en moeilijker te beheersen zijn.

Er is eveneens vraag naar basismobiliteit. Bij sommige groepen (de ouderen) ontstaat/dreigt verkeersarmoede.

Bij het goederenverkeer wordt een grote groei verwacht (o.a. distributieverkeer, internationaal verkeer, ...).

### **Belangengroepen en drukkingsgroepen.**

- Belangengroepen organiseren zich als drukkingsgroep.
- Geen gestructureerd overleg platform

Bij gebrek aan een overlegkanaal organiseren steeds meer belangengroepen zich als drukkingsgroepen.

Roep/druk om oplossingen voor de verschillende maatschappelijke problemen wordt steeds groter.

### **Demografische evolutie**

- Vergrijzing van de bevolking
- Gezinsverdunning
- Autonome jongeren
- Hogere scholingsgraad

Naar de toekomst toe zal de bevolking nog slechts licht stijgen. Belangrijk naar mobiliteit zijn vooral de processen van gezinsverdunning en de drang naar een grotere autonomie bij jongeren. Dit leidt tot een toename van het aantal huishoudens en bijgevolg het aantal verplaatsingen. Een andere belangrijke trend is deze van de vergrijzing van de bevolking met een wijziging van het verplaatsingspatroon en het motief van verplaatsen (meer recreatief verkeer, ...) Door de vergrijzing van de bevolking kan verkeersarmoede ontstaan/verder toenemen.



### **Ecologische evolutie**

- Stijgend milieubewustzijn
- Eigen handelen niet altijd even consequent hiermee
- Strengere wetgeving als gevolg van milieudruk
- Technologische ontwikkelingen

Er is een tendens naar een hoger ecologisch bewustzijn wordt niet altijd even consequent vertaald in het eigen handelen. De technologische vooruitgang (zuinigere auto's) geven aanleiding tot een « propere » mobiliteit, alleen worden de effecten ervan vaak teniet gedaan door de stijgende mobiliteit.

### **Marktfactoren.**

- Terugtrekken van activiteiten op core-business
- clustervorming
- Schaalvergroting
- Just-in-time principes
- Evolutie naar diensteneconomie
- Stijgend belang van logistiek

Op niveau van de marktfactoren tekenen zich talrijke tendenzen af die naar de mobiliteitsproblematiek toe vooral aanleiding geven tot meer (vrachtwagen/auto)verplaatsingen. Belangrijk is evenwel het stijgend belang van logistiek in de bedrijfsvoering wat aanleiding zou kunnen geven tot een meer rationele organisatie van het vervoer op niveau van de ondernemingen.

### **Technologische evolutie**

- Expansieve groei
- Steeds belangrijker worden rol van het internet en de elektronische datacommunicatie
- Technologische mogelijkheden geboden door telematica /routeplanners,
- Aanbod private verkeersregelsystemen
- Modulair worden van de wereldhandel

Technologische mogelijkheden inzake verkeersbeheer en verkeerssturing nemen enorm toe. Steeds vaker zijn op dit vlak ook private firma's actief die producten aanbieden (bv. routeplanner). Noodzaakt op termijn mogelijk tot normerend optreden door de overheid.

Technologische mogelijkheden maken sommige fysieke verplaatsingen overbodig en hebben als zodanig een positief effect op de toekomstige mobiliteitsgroei.

### **Economische conjunctuur**

- Gunstige economische conjunctuur

**De gunstige economische conjunctuur geeft aanleiding tot hogere productie (meer goederen, hogere tewerkstelling), een hoger inkomen van gezinnen (meer uitgaven voor verkeer en vervoer- vooral automobilititeit) maar ook meer overheidsmiddelen.**

### **Evoluerend waardenpatroon**

- Individualisering
- Egoïsme
- Behoeftte aan veiligheid
- Accent op levenskwaliteit
- Aandacht voor duurzaamheid

Bovenstaande factoren van individualisering, egoïsme maar ook onveiligheidsgevoelen leiden vaak tot vooral autogebruik. Anderzijds wordt de roep om duurzame ontwikkelingen en meer aandacht voor welzijn in plaats van welvaart steeds groter. Op dit vlak bestaat een duidelijk verwachtingspatroon bij de bevolking.

### **Maatschappelijke behoeften**

- Toenemende vrije tijd
- Toenemende vraag naar recreatief gebruik waterweg
- Consumptiemaatschappij

Maatschappelijke behoeften zijn variabel. Naar de toekomst toe dient vooral aandacht te worden besteed aan de toenemende vrije tijd en op welke wijze dit soort verplaatsingen zal worden opgevangen. Beleidsmatig dient rekening te worden gehouden met het feit dat de burger mondiger wordt en steeds hogere eisen stelt, dus ook aan het vervoersaanbod en het vervoersbeleid.

Relatief belang van de verschillende omgevingsfactoren

<u>Omgevingsfactoren</u>	<u>scores</u>
1. Internationale ontwikkelingen	0
2. Europese ontwikkelingen	3
3. Evolutie op federaal niveau	3
<b>4. Ontwikkelingen op Vlaams niveau</b>	<b>8 &lt;=</b>
5. Ontwikkelingen op niveau VOL's	3
6. Ontwikkelingen provincies	1
7. Ontwikkelingen locale overheden	4
8. Andere besturen	1
9. Doelgroepen	0
<b>10. Belangengroepen en drukingsgroepen</b>	<b>6 &lt;=</b>
11. Demografische evoluties	2
<b>12. Ecologische evoluties</b>	<b>6 &lt;=</b>
<b>13. Marktfactoren</b>	<b>6 &lt;=</b>
<b>14. Technologische evoluties</b>	<b>6 &lt;=</b>
15. Economische conjunctuur	2
16. Evoluerend waardenpatroon	5
17. Maatschappelijke behoeften	4

### **3. Analyse van de huidige beleidsinvulling : sterktes en zwaktes**

#### **Maatschappelijke doelmatigheid**

##### **Sterkten**

- Doelmatige acties inzake verkeersveiligheid
- Maritieme toegankelijkheid havens
- Autowegennet

##### **Zwakten**

- Onvoldoende acties naar verkeersveiligheid
- Handhavingsbeleid m.b.t. verkeersveiligheid
- Verkeerscongestie op infrastructuurnetten
- Ontbreken integratie instrumenten op verschillende beleidsniveau's
- Daling relatief belang O.V.bij personenverkeer en spoor en binnenvaart bij goederenvervoer
- Ketenbenadering inzake transport ontbreekt
- Onvoldoende aandacht voor logistiek
- Vervoersarmoede
- Noodzaak aan stringent ruimtelijk beleid
- Onderhoud van infrastructuur onvoldoende
- Leefbaarheid van kernen aangetast
- Niet selectief/gericht uitbouwen van infrastructuur
- Ecologische meerwaarde waterwegen onderbenut
- Geen objectieve behoeftenanalyse voor openbaar vervoer

## **Economische doelmatigheid**

### **Sterkten**

- Besteding aanzienlijk deel middelen wegenwerken volgens behoeftenanalyse

### **Zwakten**

- Aanloopkosten havens te hoog
- Ondoelmatigheid financiering grote projecten
- Geen/onvoldoende geïntegreerde benadering (o.a. link behoeftenanalyse wegen en O.V.-projecten)
- Economische gevolgen grote werken correct inschatten
- Aanwending nieuwe technologie
- PPP te ontwikkelen
- Geen zicht op kostenstructuur en integratie kosten (intern en extern)

## **Beleidsinstrumenten**

### **Sterkten**

- Mobiliteitsconvenant
- Behoeftenanalyse wegeninfrastructuur
- Samenwerking N.M.B.S.
- Beheersovereenkomst VVM-De Lijn

### **Zwakten**

- Ontbreken behoeftenanalyse O.V.
- Onvoldoende impact op /integratie met beleid N.M.B.S.
- Beheersovereenkomst verder verzakelijken/uitwerken van meetcriteria
- Ontbreken handhavingsmogelijkheden
- Geen incentives voor lokaal handhavingsbeleid
- Afstemming met wetgeving op andere domeinen
- Fiscale stimuli (geen bevoegdheid)
- Geen stabiele lange termijn plannen
- Geen vat op onteigeningsprocedures

## **Processen**

### **Sterkten**

- Opstarten kritische procesdoorlichting infrastructuur
- ISO 9001 voor VVM-De Lijn
- Opstarten van strategisch en operationeel planningsproces
- Werken met typebestekken

### **Zwakten**

- Informatica ondersteuning
- Beleidsvoorbereiding en besluitvormingsprocessen te traag i.f.v. snelheid van veranderingen

#### **4. Analyse van de actoren en hun netwerken : sterktes en zwaktes**

##### **Structuur netwerk**

###### **Sterkten**

- Globale bekendheid actoren en hun bevoegdheden (rolverdeling)

###### **Zwakten**

- Zeer complex/uitgebreid netwerk van actoren
- Versnippering van bevoegdheden over bestuursniveaus
- Relaties tussen federale niveau – gewest – Europa moeilijk
- Overlegforum inzake mobiliteit ontbreekt
- Overleg middenveld is zwak gestructureerd
- Geen bindende afspraken tussen actoren (opvolgingsstructuren)

##### **Coördinatie en overleg**

###### **Sterkten**

- Regelmatig overleg met andere gewesten en buurlanden op vrijwillige basis
- Overleg met havenbesturen
- Aanzet tot administratief overleg (o.a. ASMV-PMOA)
- Mobiliteitsconvenant
- Samenwerking provincies komt op gang

###### **Zwakten**

- Overlegmogelijkheden op Europees niveau beperkt
- Beperkt overleg met belangengroepen
- ICVI werkte niet maar nu nieuwe voornemens
- Geen bindende afspraken

## **Organisatiestructuur actoren**

### **Sterkten**

- Gedeconcentreerde diensten functioneel op niveau van de uitvoering

### **Zwakten**

- niet functioneel zijn van gecoördineerde beleidscel in gedeconcentreerde diensten
- onduidelijkheid over impact van politiehervormingen op het handhavingsbeleid

## **Interne coördinatie, plannings- en opvolgingssystemen**

### **Sterkten**

- Planningssystemen in ontwikkeling (o.a . Historia) gelinkt aan GIS

### **Zwakten**

- planningsystemen beperkt tot weginfrastructuur,
- geen planningssystemen andere sectoren
- koppeling ontbreekt
- Integratie en afstemming beleid tussen sectoren ontbreekt (opvolgingsstructuren)
- Beleidsopvolging ontbreekt (opvolgingsstructuren)
- Ontbreken van decretaal ondersteund lange termijn plan (met bijhorend overlegorgaan)
- Onvoldoende aandacht voor evaluatiesystemen
- Informatie doorstroming en communicatie



## **Interne competenties**

### **Sterkten**

- Nieuwe mobiliteitsmensen, mobiliteitsmanagers, ..
- Nieuwe technologieën goed opgevolgd
- Sterke competentie op vlak van infrastructuur

### **Zwakten**

- Nog te weinig expertise op vlak van mobiliteit
- Beperkte deskundigheid buiten eigen vaktechnische kennis (i.f.v. integrale benadering)
- Nog geen deskundigheid omtrent PPP i.f.v. beleidsimplementatie
- Verlies aan interne competentie door gebrek aan tijdige kennisoverdracht (aanwervingspolitiek)

## **Werkingsmiddelen en infrastructuur**

### **Sterkten**

- Globaal genomen goed

### **Zwakten**

- verouderd trampark
- onderhoudsbudgetten te klein
- probleem op vlak van informatica

## **Financiële situatie en financieel beleid**

### **Sterkten**

- VOI's beschikken over een analytische boekhouding

### **Zwakten**

- ontbreken van een analytische boekhouding bij de administratie
- ontbreken van transparantie bij VVM
- aanvullende middelen nodig
- middelen beter gebruiken

### **Personeelssituatie/personeelsbeleid**

#### **Sterkten**

- Goede opleidingsmogelijkheden/opleidingsniveau
- Grotere verantwoordelijkheid bij de VVM- De Lijn inzake personeelsbeleid

#### **Zwakten**

- geen gericht personeelsbeleid
- te lange aanwervingsprocedures
- krapte op de arbeidsmarkt
- verstarring en vergrijzing van het personeelskader
- jobrotatie te beperkt
- vorming jongeren te weinig gericht op vervullen functie op hoger niveau

### **Gebruik nieuwe technologie**

#### **Sterkten**

- Aanzet is aanwezig (o.a. intranet, cad camsystemen, telematica toepassingen, GIS, ...)

#### **Zwakten**

- Implementatie verloopt te traag, zowel intern als naar gebruiker
- Meer aanwervingen gespecialiseerd personeel

### **Inspelen op nieuwe evoluties**

#### **Sterkten**

- Aanzet aanwezig
- Goed in core-business

#### **Zwakten**

- Nog te weinig mee gedaan
- Onderbezetting inzake beleidsvoorbereiding

## **Kwaliteitsbeleid en klantgerichtheid**

### **Sterkten**

- Te omschrijven als « vriendelijk zijn als er problemen zijn » - dus op de goede weg maar nog verder uitbouwen

### **Zwakten**

- Producten worden onvoldoende marktgericht uitgebouwd
- Onvoldoende klantgerichtheid
- Meer integrale benadering

## **Externe communicatie en P.R.**

### **Sterkten**

- Redelijk uitgebouwd bij de VVM – De Lijn
- Internettoepassingen, verkeersinformatie
- Persdienst bij sommige VOI's

### **Zwakten**

- Nog verder te ontwikkelen bij LIN
- Ontbreken van geïntegreerde reizigersinformatie

## **Management vaardigheden**

### **Sterkten**

- Aandacht voor desbetreffende opleiding

### **Zwakten**

- Te zwak aanwezig
- Leeftijdsstructuur van administratie

**SAMENSTELLING STRATEGISCH PLANNINGTEAM****BIJLAGE 3****Voor het kabinet :**

Dhr. Dirk Van Melkebeke, Kabinetschef (voorzitter plangroep)  
Dhr. Cor Dierckx, raadgever mobiliteit  
Dhr. Rik Haekens, raadgever wegenbeleid en infrastructuur  
Dhr. Yvan Strubbe, raadgever openbaar vervoer  
Dhr. Johan Laurent, raadgever waterwegen  
Dhr. Mark Meersman, raadgever havenbeleid  
Sven Lieten, Kab. Stevaert

**Voor de administratie :**

Dhr. Fernand Desmyter, secretaris-generaal dept. LIN  
Dhr. Reginald Keygnaert, directeur mobiliteitscel  
Dhr. Frans Rochtus, directeur-generaal AOSO  
Dhr. Jan Strubbe, directeur-generaal AWZ  
Dhr. Johan Vanderheyden, directeur-generaal AWV  
Dhr. Hugo Van Wesemael, directeur-generaal VVM De Lijn  
Dhr. Yvan Bellaert, afdelingshoofd beleidscel VVM-De Lijn.

**Begeleiding :**

Dhr. Etienne Rummens, Idea-consult  
Dhr. Roberto Castelli, Afdeling Strategische Planning en Beleidsevaluatie  
Mevr. Marleen Govaerts, Mobiliteitscel (verslaggeving).